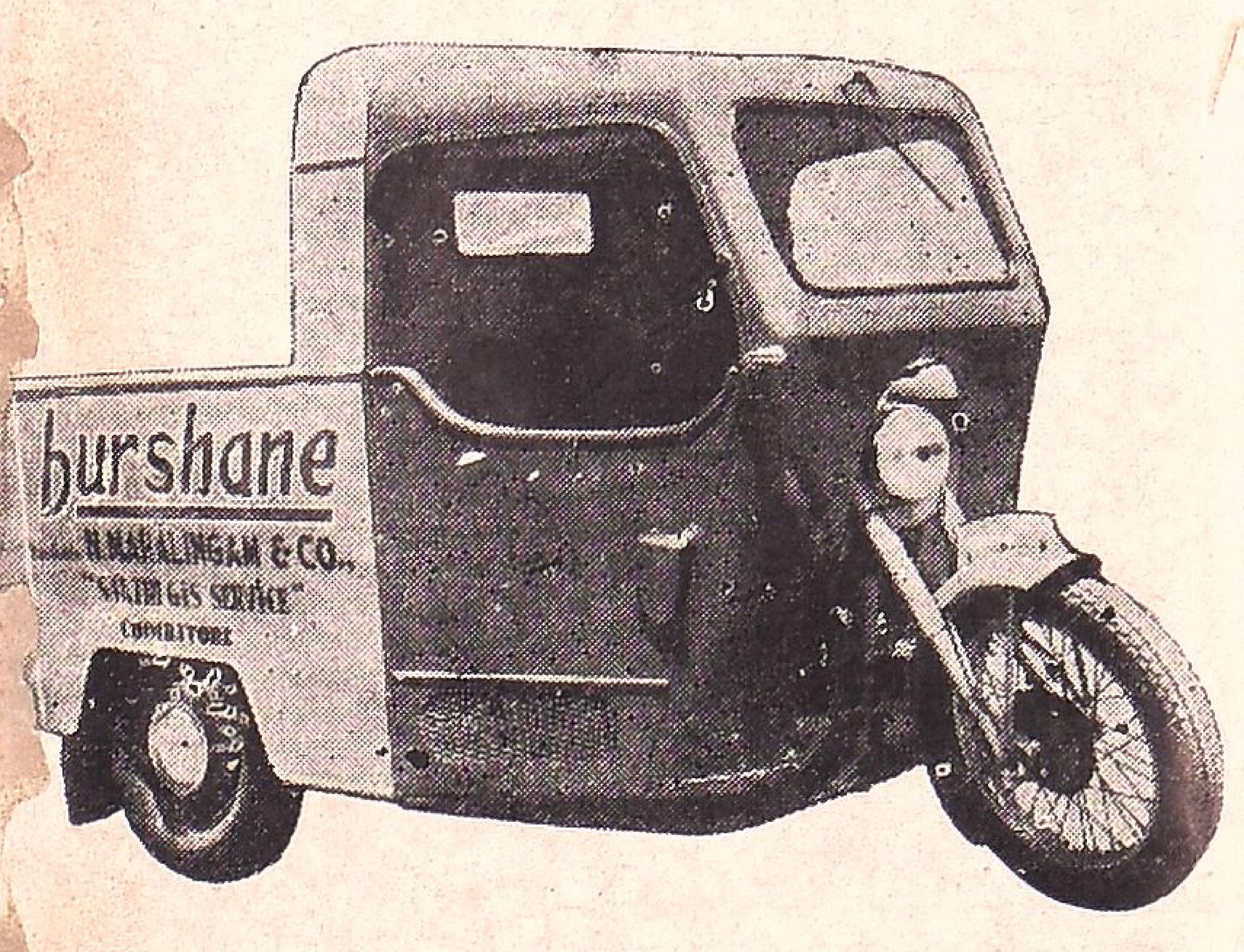
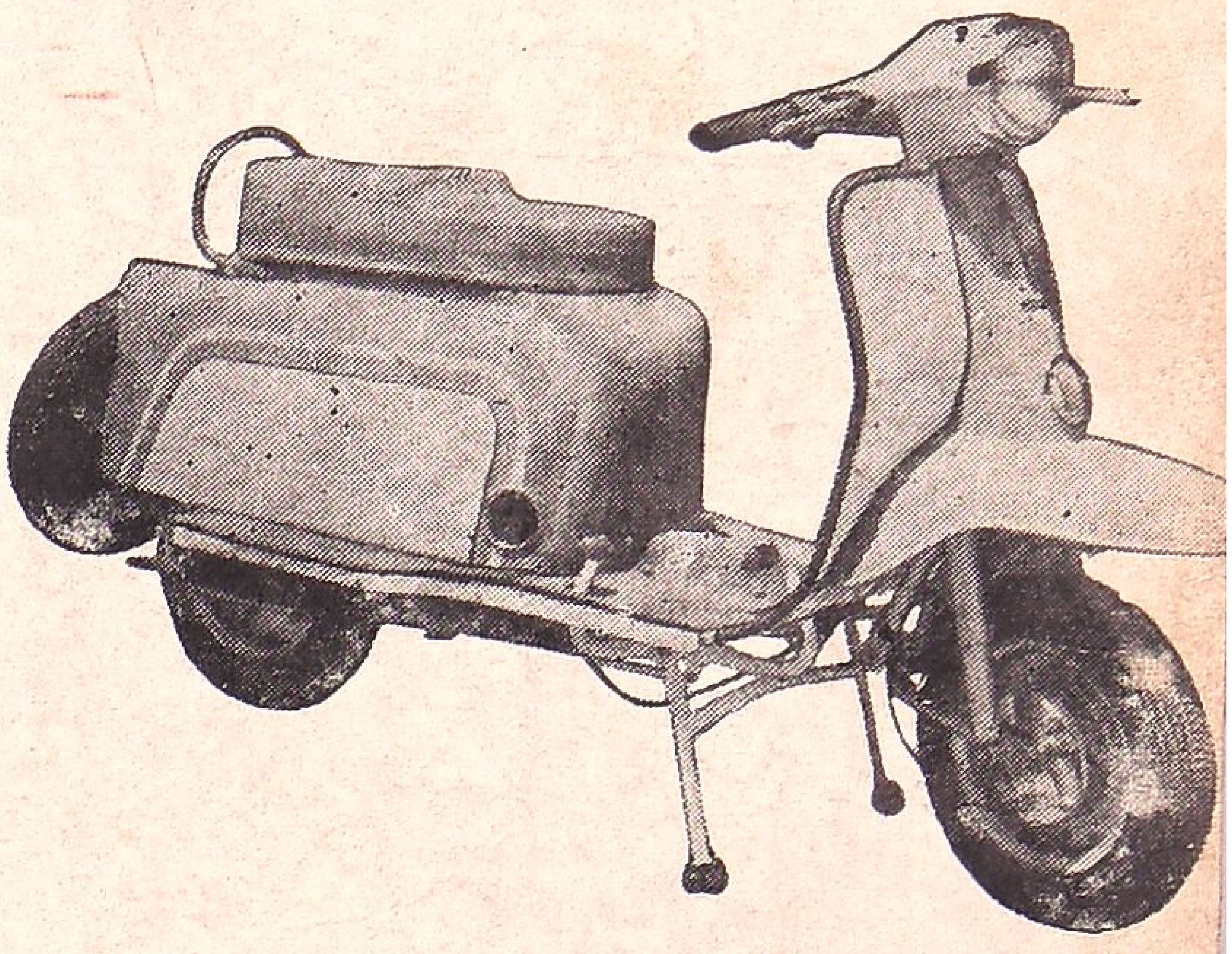
டிரைவர்

தொழிலியல்-மாதஇதழ்

ஆசிரியர்: முல்லை தங்கராசன்

DRIVER JANUARY 1965 (ANNUAL NUMBER) 50 காசு





மூன்று சக்கர (திரீ வீலர்) வண்டி, பெண்டா புலஸ் ஸ்கூட்டர், ராயல் என்பீல்டு மோட்டார் சைக்கிள் முதலியவைகளுக்கு கோவை, நீலகிரி ஜில்லா விற்பனையாளர்கள் :

நா. மகாலிங்கம் & கம்பெனி,

ஆட்டோமொபைல் டீலர்ஸ்.

ஜெயில் ரோடு, :: கோயமுத்தூர்-1.

PHONE: 3377 (3 LINES)

பர்மாஷெல் டீலர்கள் :

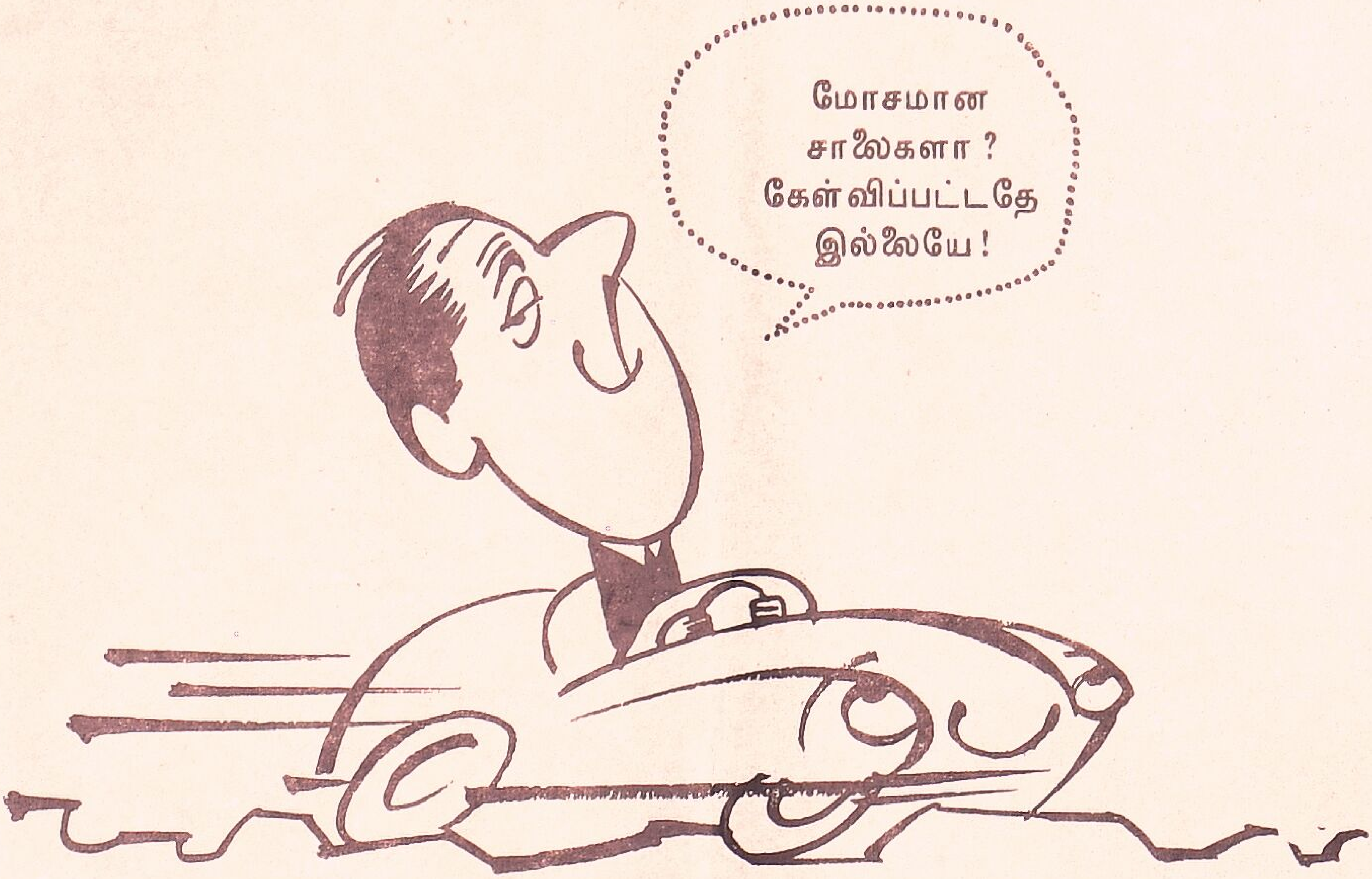
பொள்ளாச்சி ★ உடுமலை ★ கோவை ★ சென்னை

நவீன வசதிகள் நிறைந்த சர்வீஸ் நிலையங்கள் கீழ்க்கண்ட இடங்களில் உள்ளன.

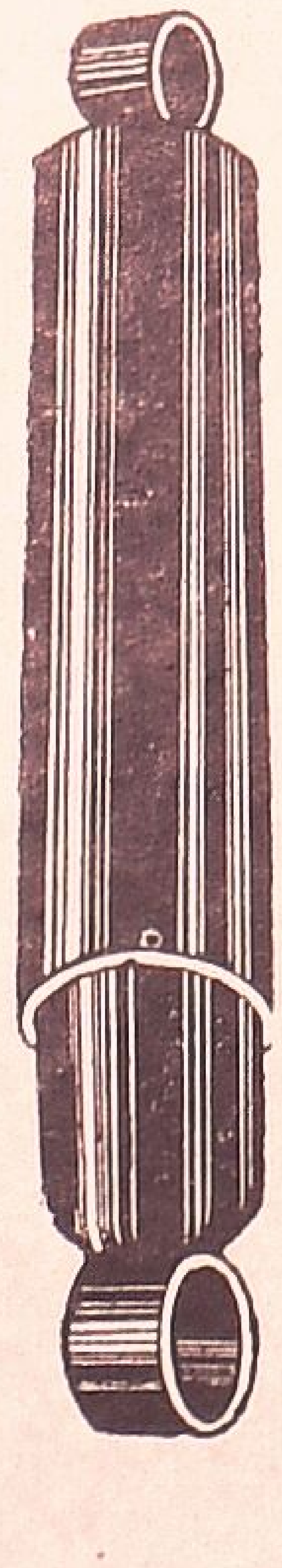
போன்: 461 & 462
குன்னூர் ரோடு, ஊட்டி.

★

போன்: 182
கோவை ரோடு, பொள்ளாச்சி



ஆம்ஸ்ட்ராங்



ஷாக் அப்சார்பர்கள்
பொருத்தப்பட்ட மோட்டார் வாகனங்களுக்கு
எச்சாலையும் நற்சாலையே

ஐம்பது வருஷ ஆராய்ச்சியின் பயனாக
தயாரிக்கப்பட்ட ஆம்ஸ்ட்ராங் ஷாக்
அப்சார்பர்கள் ஆடாமல் அசையாமல்
பாதுகாப்புடன் சவாரிசெய்ய
மோட்டார் வாகனங்களுக்கு விரும்பி
வாங்கி பொருத்தப்படுகின்றன.

ஆம்ஸ்ட்ராங்

உலகப் பிரசித்திபெற்ற
ஆர்ம்ஸ்ட்ராங் ஷாக் அப்சார்பர்களை
அனுமதிபெற்று இந்தியாவில் தயாரிப்பவர்கள் :—

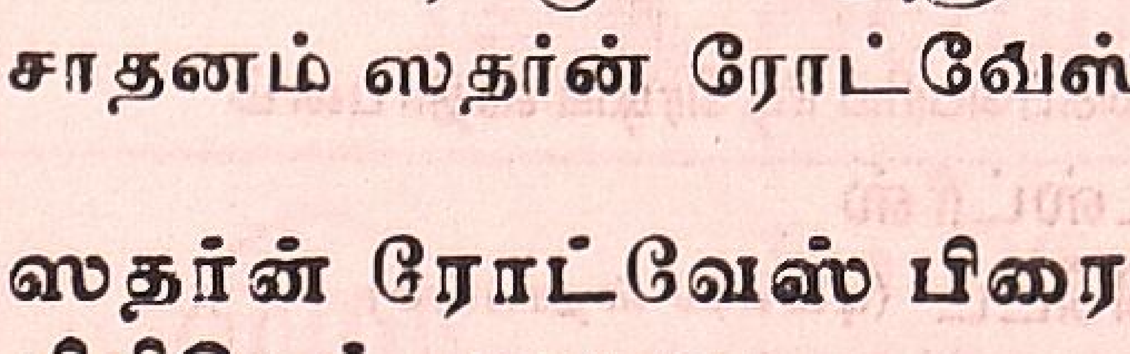
ஹைட்ராலிக்ஸ் பிரைவேட் லிட்.
மவுண்டு ரோடு, சென்னை-2

FDS/H, 424 TM

தனிப் பெரும் பணி

போக்குவரத்துப் பேருலகில் டிவிஎஸ் அடியெடுத்து வைத்து இன்று ஐம்பதாண்டு காலத்திற்கு மேல் ஆகிவிட்டது. இந்த நெடும் பயணத்தின் பயனே இந்த நிறுவனம் பெற்றுள்ள நிறைந்த அனுபவம் தன் பணிகள் எப்போதும் தனித்திறன் தேவைப்படும் பணிகள் என்பது இந்த அனுபவத்தின் வாயிலாக இது அறிந்தது. தேர்ந்த கை வினைஞரைப் போன்று அபூர்வத் திறனும், அன்புமிக்க அக்கறையும் காட்ட வேண்டிய அரும்பணிகள் அவற்றில் அநேகம்.

திட்டமிட்டபடி சரக்குகளைப் பட்டுவாடா செய்வதன் மூலம் வர்த்தகமும் தொழிலும் வளமுற்றோங்க சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பெருந் துணை புரிகின்றன. இவ்வகையில் ஒவ்வொரு வாடிக்கைகாரர் குறித்தும் தனிப்பட்ட கவனம் செலுத்தும் தனிப்பெருமை உடையது, ஸதர்ன் ரோட்வேஸ். இந்தப் பணியை மேன்மேலும் தரமுடையதாக்க தளராமல் முயன்று வருகிறது இது.

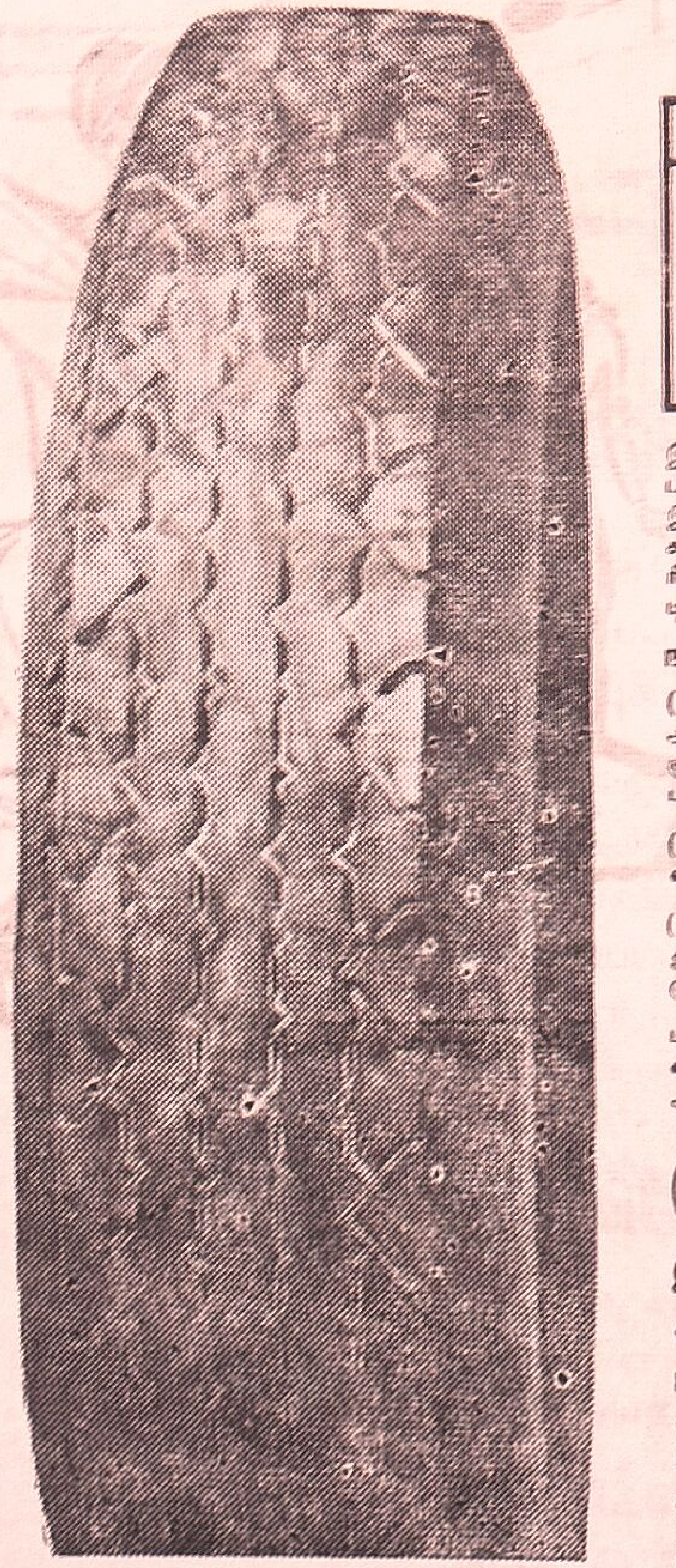


உங்கள் சரக்குகளை அனுப்ப சிறந்த
சாதனம் ஸதர்ன் ரோட்வேஸ்

**ஸதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட்
லிமிடெட், மதுரை.**

டிவிஎஸ் ரீடிரெடிங்கின் உயர்தரத்திற்குச் சிறந்த சான்று

டிவிஎஸ் ரீடிரெட் செய்த ஒரு டயர் 56,394 மைல் உழைத்தது - இன்னும் உழைக்கக்கூடிய நல்ல நிலைமையில் இருக்கின்றது *



இணையற்ற சாதனை *	
புது டயர் டிரெட்	36,987 மைல்
டிவிஎஸ் முதலாவது ரீடிரெடிங்	41,073 மைல்
டிவிஎஸ் இரண்டாவது ரீடிரெடிங்	15,321 மைல்
இன்னும்	10,000 மைல் ஓடக்கூடும்

இப்பொழுது இது இரண்டாவது முறை ரீடிரெட் செய்யப்பட்டது. மூன்ருவது முறையும் இது ரீடிரெடிற்கு உகந்தது. இவ்வித உழைப்பு, டிவிஎஸ் ரீடிரெட் செய்த டயர்களில் சாதாரணம். இதற்கு அடிப்படைக் காரணம் விஞ்ஞான ரீதியில், துளியும் பிசகாமல், கண்ணும் கருத்துமாக டிவிஎஸ் பணி செய்வதே.

நாங்கள் கையாளும் முறை:

(1) டயர்களை சுத்தம் செய்து, சிறு கண்ணாடித் துண்டுகள், ஆணிகள், கற்கள், முதலியவற்றை அப்புறப்படுத்தி, உள்ளும் புறமும் சுத்தப்படுத்தி, புதுப்பிப்பதற்கு வேண்டிய பக்குவம் செய்கிறோம்.

(2) கேஸிங்குகளுக்கு தேவையான இடங்களில் புதிய வலைவுகளை (plies) கொடுத்து பலப்படுத்துகிறோம்.

(3) எக்ஸ்ட்ரா-திக் காமெல்-பாக் ரப்பரை உபயோகப்படுத்துகிறோம். இந்த ரப்பர் கெடாமல் இருக்கும்பொருட்டு, குளிர்சாதன அறையில் அடைத்து வைத்திருக்கிறோம்.

டிவிஎஸ் ரீடிரெடிங் செய்வதால் ஒரு டயருக்கு அதிக மைல்கள் கிடைக்கின்றன அதனுல் ஒரு ரூபாய்க்கு இன்னும் அதிக டயர் மைல்கள் கிடைக்கின்றன.

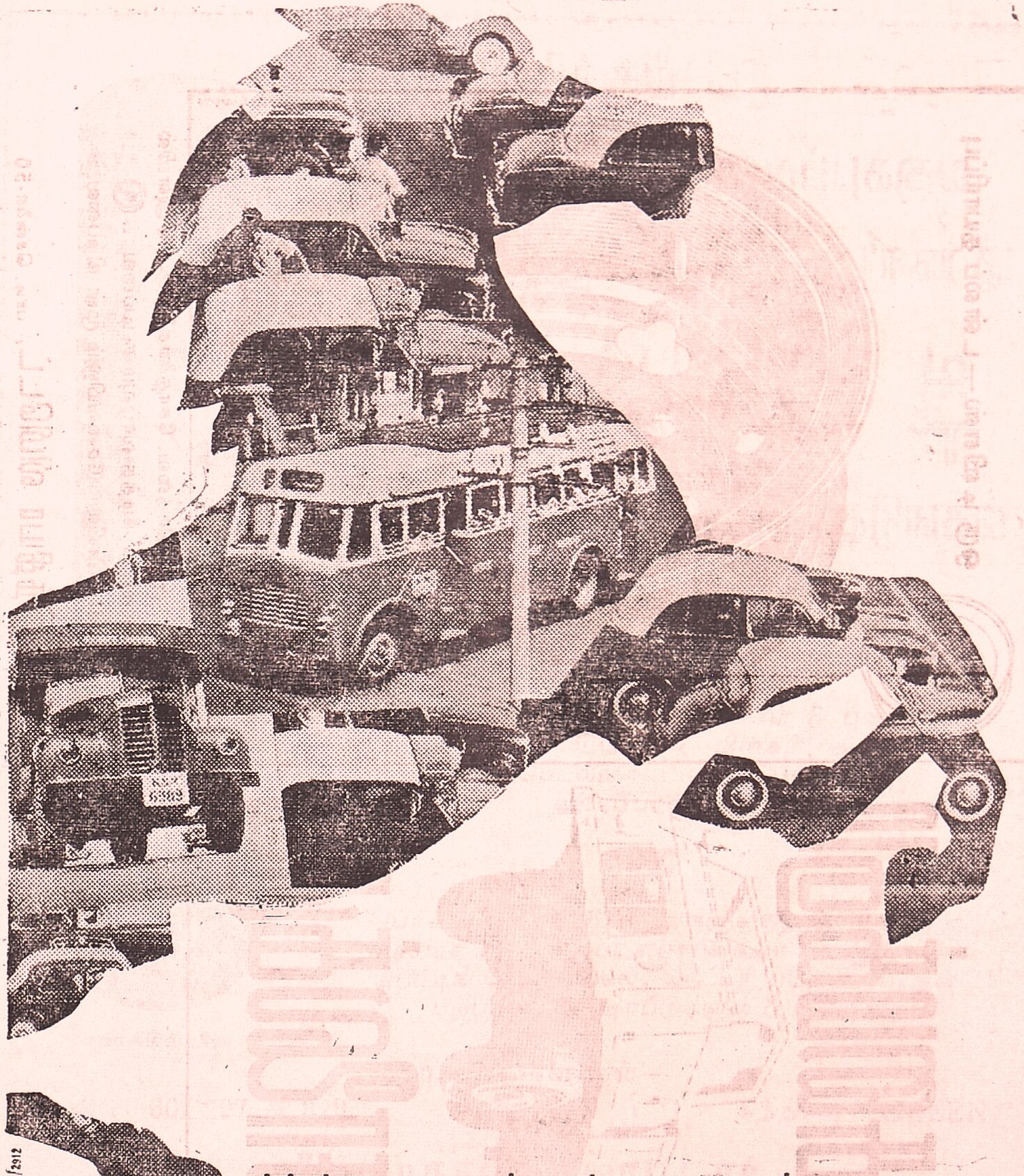
TVS டிவிஎஸ் —

இந்தியாவிலேயே மிகப்பெரிய ரீடிரெடிங் ஸ்தாபனம்
சுந்தரம் இண்டஸ்ட்ரீஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் (டிவிஎஸ் ஸ்தாபனம்)

தொழிற்சாலைகள்: பங்களூர் - கோயமுத்தூர் - சென்னை புதுக்கோட்டை - செகந்திராபாத் - திருநெல்வேலி

குறிப்பு:- தற்பொழுதும் உழைக்கும் டயரின் படம் இது. இந்த ரிகார்டுகளை எங்கள் சென்னை ஆபீஸில் என்றும் பார்வையிடலாம்.

JWT-TVS SI-2904



JWT/TVS/2912

Helping to develop more horse-power

TVS

The TVS group of companies serves you, by serving the road transport operator, to give you efficient, low-cost transport.

எச் சுமைக்கும்
எச் சாலைக்கும்
ஒரு டிவிஎஸ்—டன்லப் தயாரிப்பு
W/L
SDS·WIL·391 TM
பாதுகாப்பு உட்பொதிந்தவை, சோதனைகளை அதிக அளவில்
சமாளிக்கவல்லவை. நீடித்த வாழ்வும் கூடியவை ...
சக்கரங்கள் சாதனையிலும் சேவையிலும் முன் நிற்பவை.
வீல்ஸ் இந்தியா லிமிடெட், பாடி, சென்னை-50

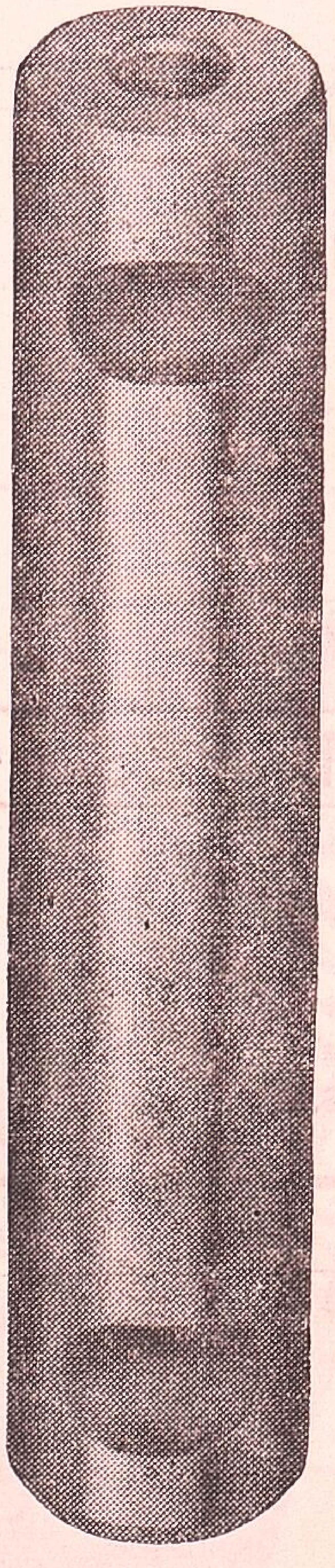
* உறுதிக்கும்

* நீடித்த உழைப்புக்கும்

* நம்பிக்கையானது

எஸ் ஆர் எம் டி
S R M T

தயாரிப்புகளையே தேர்ந்தெடுங்கள்.



ஷாக்கில் பின்

டிரக்குகளுக்கும் பஸ்ஸுகளுக்கும்
தேவையான

கிங்பின் யூனிட்டுகள், கிங்கின்கள் & புஷ்களும்,
ஷாக்கில் போல்ட்டுகள் & பின்கள், கிளட்ச் &
பிரேக்பெடல்ஷாப்ட்கள் & புஷ்களும்,
ஹப் போல்டுகளும்.

பெர்கின்ஸ் டீசல் இன்ஜின்களுக்குத் தேவையான
கிராங்க் ஷாப்ட் ரியர் எண்டு கவர்கள், இன்ஜின்
பெட்டிங் போல்ட்டுகள், வாட்டர் பம்ப் ஷாப்ட்கள்
பம்ப் ட்ரைவ் ஷாப்டுகளும் & புஷெஸ்.

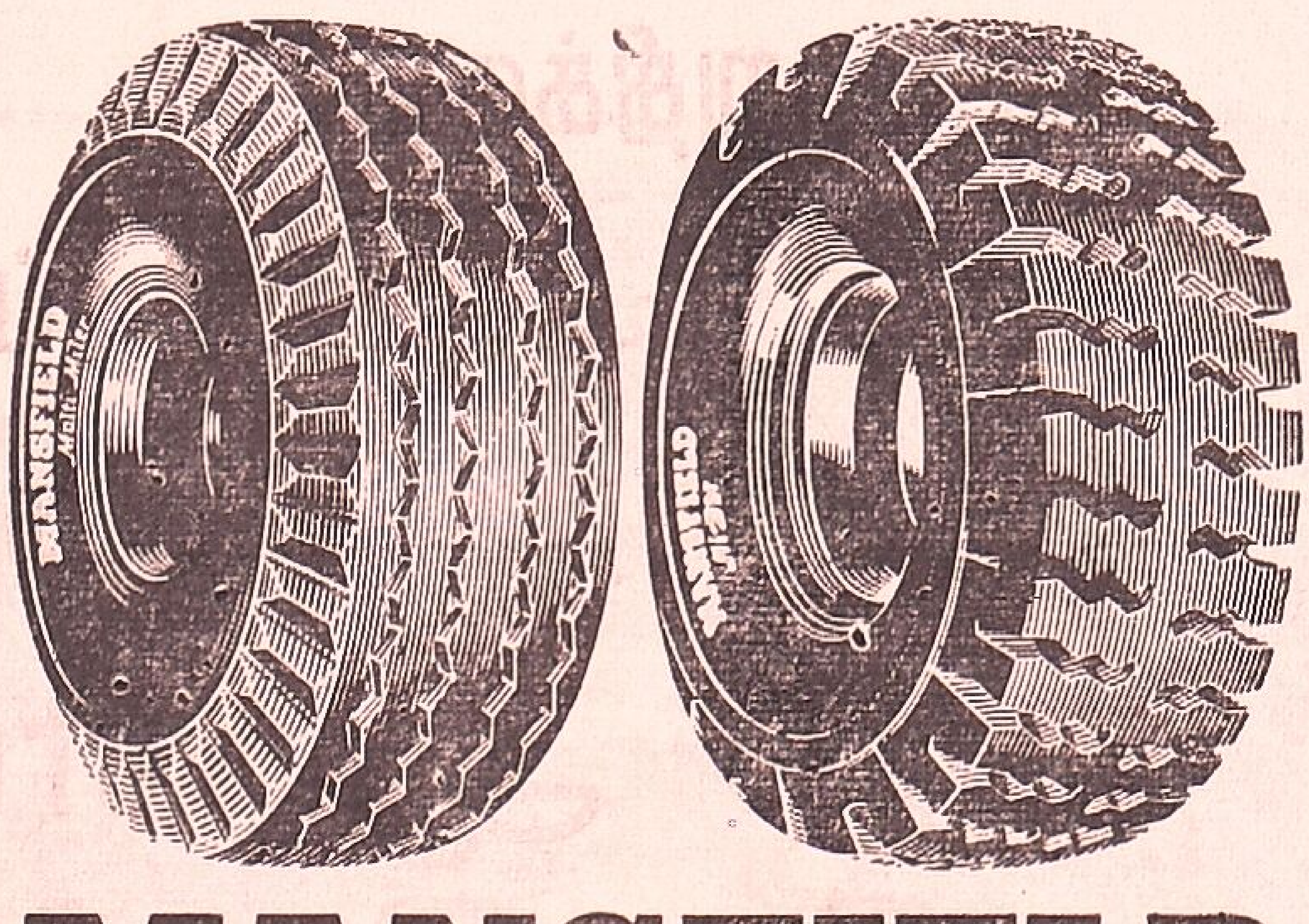
—தயாரிப்பாளர்கள்—

போன் : 60, 297 & 329. தந்தி: "GREEN"

ஸ்ரீ ராமதாஸ் மோட்டார்
டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட்,

தபால் பெட்டி எண் 42,
காகிநாடா - 1 (ஆந்திர பிரதேசம்)

- SWASTIK



MANSFIELD

MULTI-MILER AND HI-BAR TYRES

FOR TRUCKS/BUSES

MRF

MADRAS RUBBER FACTORY LTD.
In collaboration with the Mansfield Tire & Rubber Company, U.S.A.

B-3/MRF/24

50 YEARS' TYRE-BUILDING EXPERIENCE

உத்திரவாதத்திற்கும், பார்வைக்கும் சிறந்த முறையில்
ட்யூகோ, ட்யூலெக்ஸ், ஸ்பார்ட்டன்
ஆட்டோ ஸ்ப்ரே பெயிண்டிங் முதலிய வேலைகளுக்கு :—

ராஜேந்திரா
ஆட்டோ ஸ்ப்ரே பெயிண்டிங் ஒர்க்ஸ்,

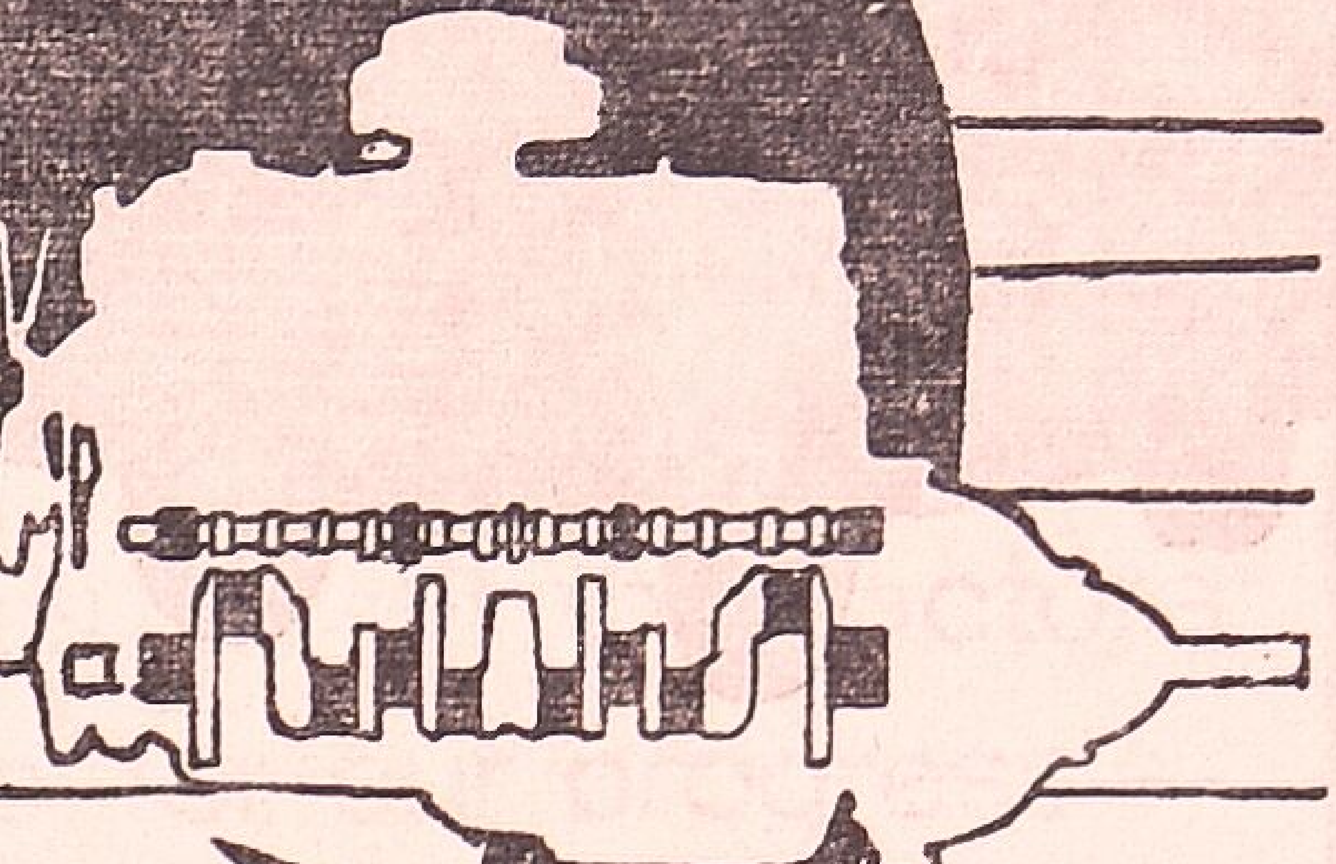
48/172, திருநாகேஸ்வரம் ரோடு,
கும்பகோணம்.

METRO

OUR RANGE OF MANUFACTURE IS

THIN-WALL BEARINGS

BUSHINGS AND THRUST WASHERS



CLEVITE

CLEVITE BEARINGS, are not Ball, Taper or Roller Bearings, but they are **THINWALL BEARINGS**, popularly known as Sleeve Bearings.

Thinwall bearings are precision components which go into all makes of internal combustion engines used for Automotive, Industrial and Agricultural purposes. These bearings are composed of two metals—steel on the outside and non-ferrous alloy on the inside—hence the nomenclature of bimetal.

Here are some of the Engine Manufacturers who would swear by the name of **CLEVITE**.

TAFE

TATA MERCEDES-BENZ

STANDARD VANGUARD

Jeep

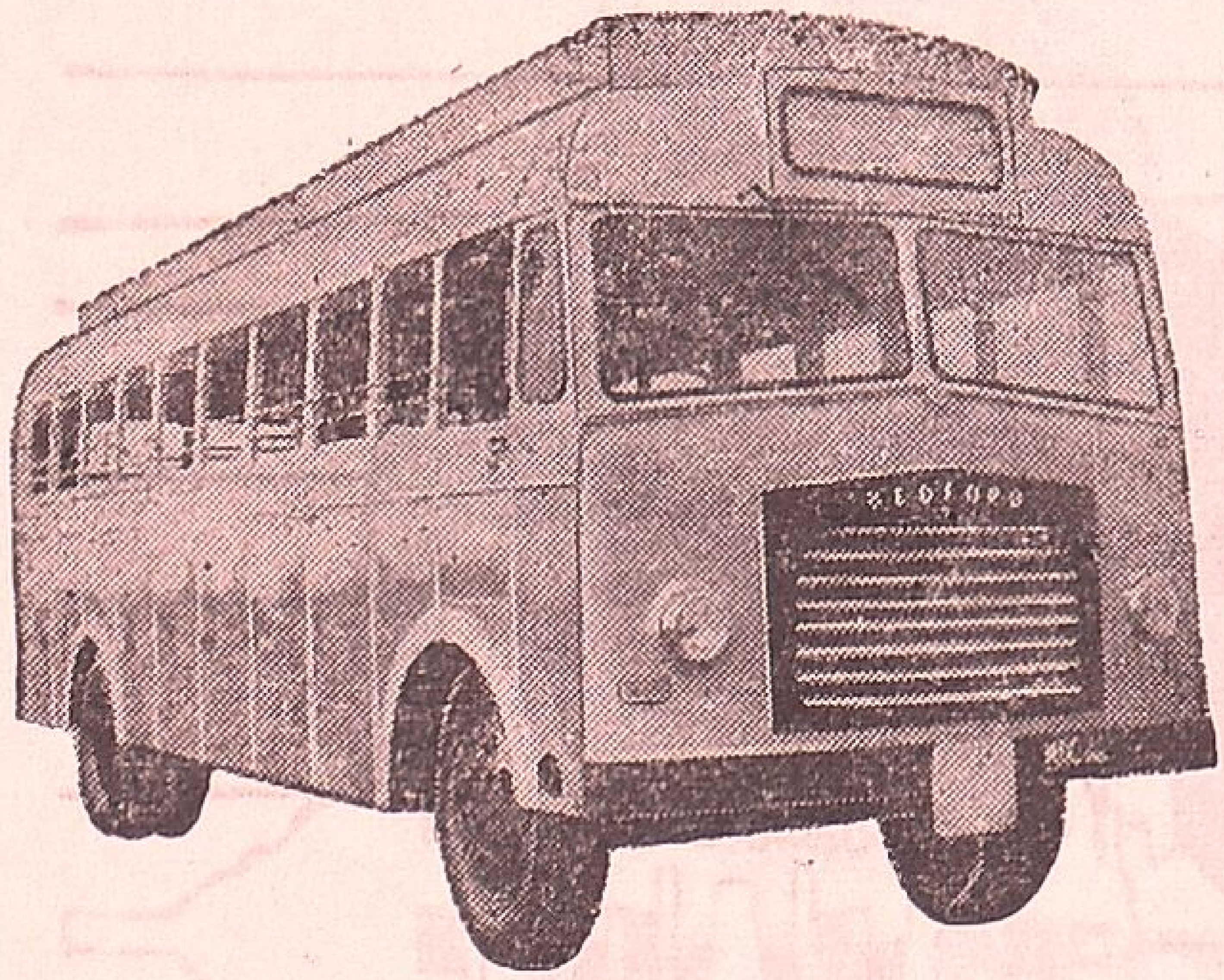
HM HINDUSTAN MOTORS

BIMETAL BEARINGS LIMITED

SEMBIAM MADRAS-11

In Technical Collaboration with Clevite Corporation Cleveland, Ohio, U.S.A.

BB-124



One minute to know and one minute to think and then it is for you to consult us for all your needs of Buses, Lorries or Vans.

True merrit lies in anything that is genuine. strong and worthy Veterans are our workers who can build Strong but Light bodies for Buses or Lorries of all chasis

Seasoned wood for the bodies which would last for many years and Aluminium sheets would make you proud of your Possession.

Latest Models on moderate charges!
Prompt delivery assured!!
We are always at your service!!!

T. V. SUNDARAM & COMPANY,

METTUPALAYAM ROAD, : : COIMBATORE – 11.

Phone: 5 9 0 7

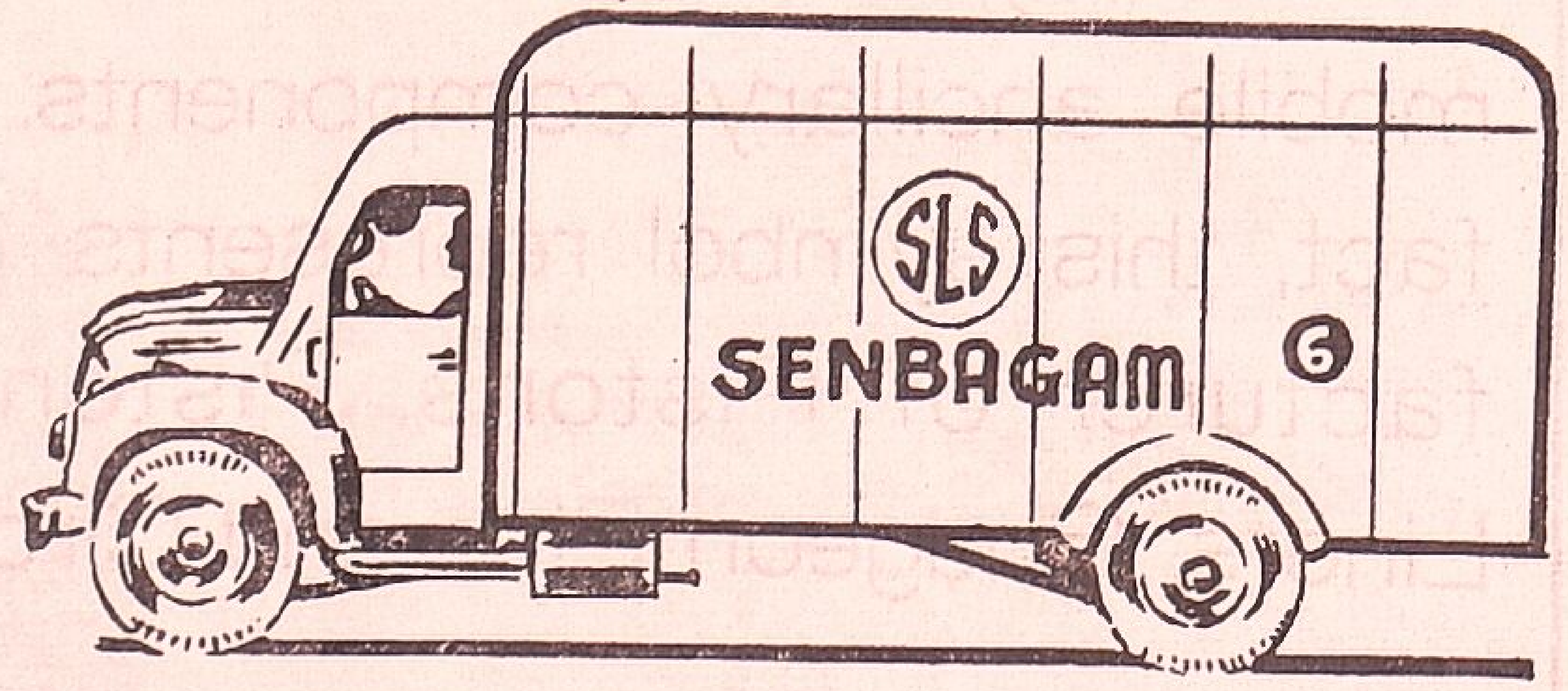
A new symbol in the world of indigenous automobile ancillary components. As a matter of fact, this symbol represents the pioneer manufacturer of Pistons, Piston Rings, Cylinder Liners, Gudgeon Pins and Circlips over 15 years.

This emblem is symbolic of our determination to continue, in the fullest measure, all the factors which have been responsible for our progress—Leadership in original equipment coverage, volume of production, range, price and above all quality. It is a visual pledge of our resolution to continue to serve the automobile industry and the parts trade in the country ■ INDIA PISTONS LIMITED, MADRAS-11

IP-142B

தந்தி: லாரி (Regd. No. 1933) போன்: 148

சேண்பகம் லாரி சர்வீஸ்



Prop: P. மாணிக்கம்.

தலைமை அலுவலகம்:
132, கும்பேஸ்வரன் வடக்கு வீதி,
கும்பகோணம்.

—: டெலிவரி ஆபீஸ் :—

மதராஸ். 83, 84, ஆதிஅப்பன் நாயக்கன் தெரு, சென்னை-1.
மதுரை. 47, லெக்ஷிபுரம், 2-வது தெரு, மதுரை.

கும்பகோணம் டெலிவரி ஆபீஸ்: **45, கு. வடக்கு வீதி**
ராமசாமி கோவில் சன்னதி

எமது கிளைகள்:

தந்தி: Lorryways போன் 31314
No. 36, பேசின் வாட்டர் ஒர்க்ஸ், சென்னை-1
தந்தி Lorry போன் 27505
116, கலாசிபாளையம், நியூ எக்ஸ்டன்ஷன், பெங்களூர்—2.
போன் 4299
60, கீழவெளி வீதி, மதுரை—1.
75, 76, தஞ்சாவூர் ரோட், திருச்சி.
112 பென்ஷனர்ஸ் தெரு, திண்டுக்கல்.
போன் 210,
44, E, பெரிய கம்மாளத்தெரு, மன்னுர்குடி
8, எல்லேயம்மன் கீழவீதி, திருவாரூர்.
போன் 160
முதல் லேன் பீச் ரோடு, நாகப்பட்டினம்.
தஞ்சாவூர் ரோடு, பட்டுக்கோட்டை.
போன் 139
2 ரோட், மாயவரம்.
பிடாரி வடக்குத்தெரு, சீர்கழி.
அன்னபூர்ணு பில்டிங், மெயின்ரோடு, நெய்வேலி.

காசிகடை வீதி, சிதம்பரம்.
36, காசுகடை வீதி, திருத்துறைப்பூண்டி
கீழராஜவீதி. புதுகோட்டை.
795, கீழவீதி, தஞ்சாவூர்
குமரன் கடைத்தெரு, முத்துப்பேட்டை.
186, பெரிய பஜார், விழுப்புரம்.
80, வண்டிபாளையம் ரோட், கடலூர் N.T.
134, டூப்ளக்ஸ் ரோட், பாண்டிச்சேரி.
124, பொறையார் ரோடு, காரைக்கால்.
திருத்துறைப்பூண்டி ரோடு, வேதாரண்யம்.

மதுக்கூர்
பண்ருட்டி
நீடாமங்கலம்
நாச்சியார் கோவில்
சேலம்
நாமக்கல்
கந்தர்வகோட்டை
அய்யம்பேட்டை
வடலூர்
அதிராம்பட்டணம்

திருவையாறு
பாபனசம்
கூத்தா நல்லூர்
பேரளம்
விக்ரவாண்டி

எமது தொடர்புள்ள ஸ்தாபனங்கள்:

போன் 321547
G. சாந்திலால் டிரான்ஸ்போர்ட் (P) Ltd., பம்பாய்—9.
போன் 220920
பாம்பே கூட்ஸ் கேரியர் (P) Ltd
பஜார் சீத்தாரம், டில்லி—6
எக்ஞமிக் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆர்கனிஸேஷன்,
134/1, மகாத்மா காந்தி ரோட், கல்கத்தா 7.

போன் 51959
சவானி டிரான்ஸ்போர்ட் (P) LTD.,
507, பஞ்ச்குவா, ஆமதாபாத்.
போன்: 962
யுனேட்டட் ஸ்டோர்ஸ், பிபிஅலபி ரோட், பந்தர், மங்களூர்—1
டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் ஆப் இந்தியா, ஹுதியாறு.

சென்னை, பெங்களூர், மதுரை முதலிய இடங்களுக்கு கும்பகோணத்திலிருந்து "டெய்லி சர்வீஸ்" இருக்கிறது.

N. B.: சென்னை நகரத்திற்கு எங்களது ஸிட்டிசர்வீஸ் மூலம் பொதுமக்களுக்கும் வியாபாரிகளுக்கும் சரக்குகளை டோர் டெலிவரி மூலம் சப்ளை செய்கிறோம்என்பதைத்தெரிவித்துக்கொள்கிறோம் விபரத்திற்கு சென்னை போன் நெ. 31314.

— METRO

எல்லா விதமான வண்டிகளுக்கும்

மிகச்சிறந்தது.. ஆட்டோ பிஸ்டன்

என்ஜினில் பிஸ்டன் அசெம்பிளி மிக முக்கியமான பங்கை வகிக்கிறது வாகனத்தின் பொதுவான இயக்கம், பிஸ்டனின் நல்ல தரத்தையும் வேலைத்திறனையும் பொறுத்ததாகும். ஆழ்ந்த அனுபவமும் நவீன தொழில் நுட்பமும் கடுமையான தரக்கட்டுப்பாடும் கொண்ட ஆட்டோ பிஸ்டன், இன்று ஆயிரக்கணக்கான என்ஜின்களின் நல்ல இயக்கத்துக்குக் காரணமாக விளங்குகிறது. இவ்வாறுதான் ஆட்டோ பிஸ்டன்கள் நாட்டின் போக்குவரத்து அபிவிருத்திக்கு உயிர் நாடியான பணியை ஆற்றிவருகின்றன.

ஒவ்வொரு பிஸ்டனும் உத்திரவாதத்துடன் விற்கப்படுகிறது.

தயாரிப்பாளர்கள் :

ஆட்டோ பிஸ்டன் மானுபாக்சரிங் கோ.,

படாலாரோடு, அமிர்தசரஸ்

த னு ஸ் கோ டி & கோ.,

கார், லாரி விற்பனை ஏஜண்டுகள்,

வெங்கட்ரமணய்யர் வீதி, **பொள்ளாச்சி.**

ஹயர்பர்ச்சேஸ்
விசாரணைகளும்,
கார், லாரி முதலிய தங்களின்
தேவைகளைப் பற்றிய எல்லாவிதமான
விசாரணைகளையும் வரவேற்கிறோம்.

A. தனுஸ்கோடி,
ஆட்டோ கன்ஸல்டண்ட்.

சேவையிலும் ஒரு புதுமை! கோவையிலே !!

தாய்க்குத்தான் குழந்தையின் அருமை தெரியும்!
தாய் தனது குழந்தையை அணைத்துச் செல்வது போல்
எங்கள் வாகனங்கள் அணைத்துச் செல்கின்றன!

கோவை — சென்னை

கோவை — திருநெல்வேலி

ABT

எங்கள் பம்பாய் பெங்களூர் சர்வீஸ்கள்
விரைவில் ஆரம்பிக்கப்பட உள்ளன

ஏபிடி பார்சல் சர்வீஸ்

(Props: A. B. T. Private Ltd.,)

225, 226, Dr. நஞ்சப்பா ரோடு, :: கோயமுத்தூர்-1.

தந்தி: ஏபிடி

தொலைபேசி: 3377 & 3637

மிகவும் சிறந்த பாதுகாப்பு

மோட்டாரில் பிரயாணம் செய்யும் போது உங்களுக்கும் சாலையில் செல்லும் மற்றவர்களுக்கும் பாதுகாப்பு அளிப்பவை

QHR

க்வின்டன் ஹேசல் ரானே
டை ராடு எண்டுகள்
(QUINTON HAZELL RANE TIE ROD ENDS)

தயாரிப்பாளர்கள்
ரானே (மதராஸ்) லிமிடெட்,
47, வேளச்சேரி ரோடு, மதராஸ்-32

EP-QHR12

வினியோகஸ்தர்கள் : • சென்னை, மைசூர், ஆந்திரா (பழைய ஹைதராபாத் இராஜ்யம் தவிர), கேரள இராஜ்யங்கள் : M/s. T. V சுந்தரம் ஐயங்கார் & சன்ஸ் பிரைவேட் லிட்., மதுரை. ● M/s. சுந்தரம் மோட்டார்ஸ் பிரைவேட் லிட்., மவுண்ட் ரோடு, சென்னை-6. ● M/s. மதராஸ் ஆட்டோ சர்வீஸ் பிரைவேட் லிமிடெட்., மவுண்ட் ரோடு, சென்னை-6.

Tel: "AUTOCENTRE" P. B. 31. Phone: 347 P. P.

Best Compliments from :

AUTO CENTRE,

147, RAILWAY ROAD, KUMBAKONAM.

To All Friends, Patrons & Well Wishers

Cur Lubritorium and Workshop is equipped with the latest and Up-to-date equipments, machineries, testing instruments and tools to cater to the needs of all owners of

CARS, JEEPS, LORRIES, BUSES, TRACTORS, ETC.,

WITH THE BEST WORKMANSHIP

Recognised by

The Madras State Transport Department as Listed repairers for all Government Vehicles.

போக்குவரத்துத் துறையின் அபிவிருத்திக்காகவே நடத்தப்பட்டுவரும் இதழ்.

முதலமைச்சர் வழங்கும் நல்லாசி

போக்குவரத்துத் துறையின் அபிவிருத்திக்காகவே நடத்தப் பட்டு வரும் 'டிரைவர்' என்னும் இதழ் இரண்டாண்டுகள் நிறைவு பெற்று, மூன்ருவது ஆண்டில் அடி எடுத்து வைக்க இருப்பது அறிந்து மிச்க மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்.

இதையொட்டி வெளியிடவிருக்கும் இதழ் சிறந்த முறையில் வெளிவர எனது நல்வாழ்த்துக்களைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

சென்னை
20-12-64

பக்தவத்சலம்

தொழிலியல் அமைச்சரின் நல்வாழ்த்துக்கள்

போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்படும் வளர்ச்சி, ஒரு நாட்டின் தொழில், மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சியை நிர்ணயிக்கும் அளவுகோலாகவும் அமைகிறது. நாட்டின் விடுதலைக்குப் பிறகு தனியார் வாகனங்களும், பொது வாகனங்களும் அபரிமிதமாகி விட்டன. அதற்குக்காரணம் வாகன உற்பத்தி விஷயத்தில் அரசாங்கம் காட்டும் ஊக்கமும், தனியார் மற்றும் பொதுத்துறையில் ஏற்பட்டுள்ள தொழில் வளர்ச்சியுமேயாகும்.

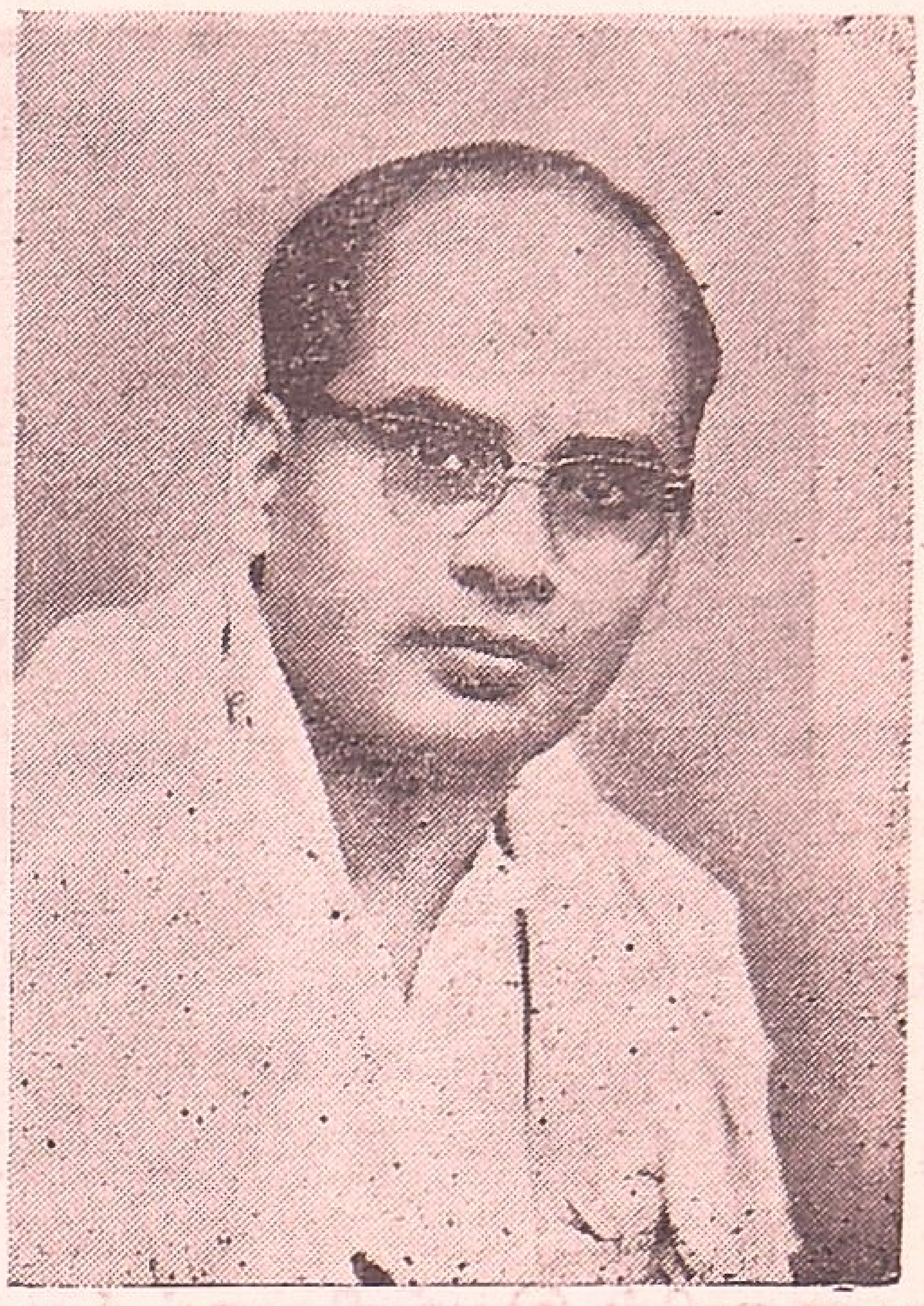
'டிரைவர்' இதழ் போக்குவரத்துத் துறையின் அபிவிருத்திக்காகப் பணியாற்றி வருவது குறித்து மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். பொதுமக்கள் போக்குவரத்து விஷயத்தில் இன்னும் மிக அசிரத்தையோடுதான் இருக்கிறார்கள். அதைப்போக்குவதற்கும் தங்கள் இதழ் பாடுபடவேண்டும் அதாவது போக்குவரத்து விதிகளை, சிறியவர்கள் முதல் பெரியவர்கள் வரை தவருமல் கடைபிடிக்கச் செய்யவேண்டியது முக்கியம். 'டிரைவர்' இதழ் இந்த விஷயத்தில் அதிக கவனம் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்பது என் ஆவல்.

ஆண்டு மலர் சிறந்தமுறையில் வெளிவந்து, அனைவருக்கும் பயன்படவேண்டும். நல்வாழ்த்துக்கள்.

ஆர். வெங்கட்டராமன்

பத்திரிகை மேன்மேலும் வளர்ச்சி அடையப் பிரார்த்திக்கின்றேன்.

— தொழிலதிபர் திரு. நா. மகாலிங்கம்



போக்குவரத்து அபிவிருத்தி, முன்னேற்றத்தின் அடிப் படையாகும். உலகத்திலேயே போக்குவரத்துத்துறையில் முன்னேற்றமடைந்த நாடுகளில் அமெரிக்கா முதலிடம் வகிக்கின்றது. அங்குள்ள மக்கள் தொகையில் ஆறில் ஒருவர் பஸ், லாரி, கார் சம்பந்தப்பட்ட துறையில் உத்தி யோகம் வகிக்கின்றனர்.

தொழிற்சாலைகள், விவசாயப் பண்ணைகள் ஆகியவற் றில் உற்பத்தியாகக் கூடிய பொருள்கள் சிக்கனச் செல வில் மக்களை அடையும் விதத்தில் நாட்டில் போக்குவரத்து வசதிகள் இருக்கவேண்டியது அவசியம். அமெரிக்காவில் தேசம் முழுவதிலும் பழங்கள், பால், ரொட்டி போன்ற பொருள்கள் ஒரே விலைக்கு சுத்தமாக கிடைப்பதின் காரணம், போக்குவரத்து சுலப மாகவும் சிக்கனமாகவும் இருப்பதாகும்.

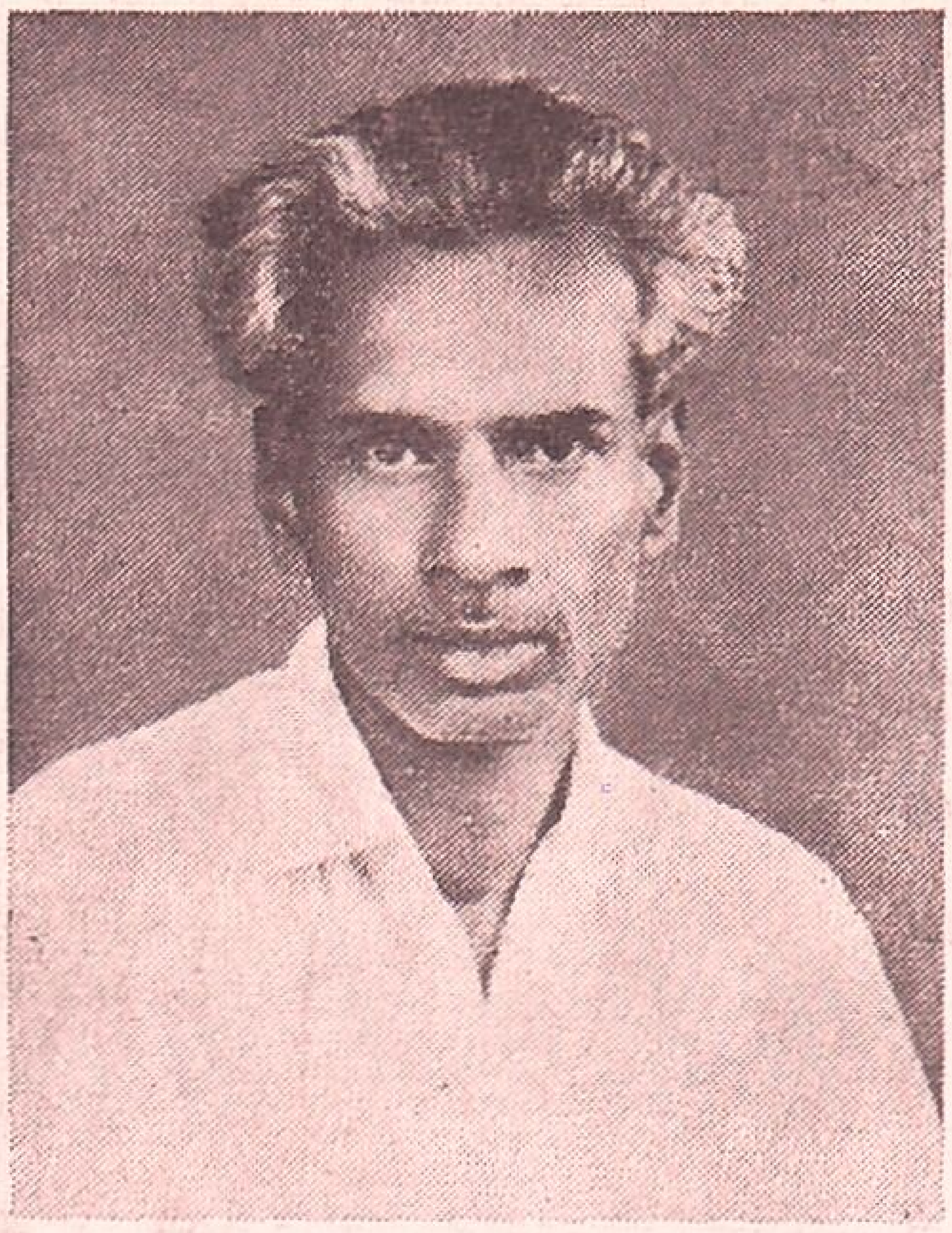
இந்தியா முன்னேற்றமடைய முயற்சிக்கும்போது இந்த அடிப்படை உண்மையை மறந்துள்ளது. சர்க்கார் அதிகமான வருமானத்தை போக்குவரத்துத் துறையிலி ருந்து எதிர்பார்ப்பது முற்போக்கான கருத்தல்ல. ஆகையால், போக்குவரத்துச் செலவு குறையும் வகையில் வரிகளைக் குறைத்து பண்டங்கள் தாராளமாக விநியோ கமாக ஏற்பாடு செய்வது அவசியம்.

நமது தேசத்தில் ரஸ்தா போக்குவரத்து முன்னேற்றத்திற்காகவே கடந்த இரண் டாண்டுகளாக சிறந்த முறையில் பாடுபடும் 'டிரைவர்' பத்திரிகை மேன்மேலும் நல்ல வளர்ச்சி அடையப் பிரார்த்திக்கின்றேன்.

அன்புள்ள,

நா. மகாலிங்கம்

சங்கத்தின் குரல்



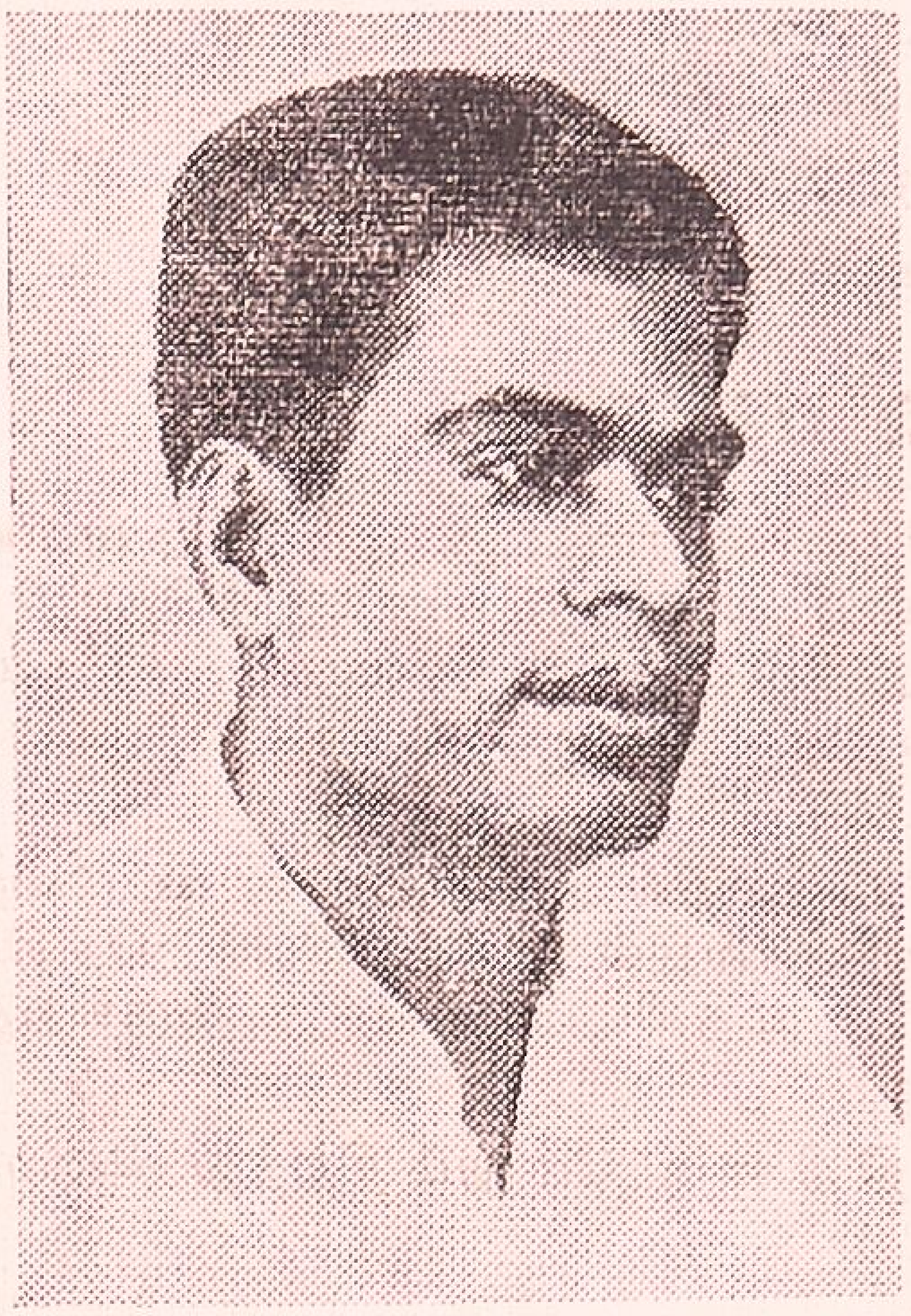
சென்னை ராஜ்ய லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தின் காரியதரிசி திரு. A. G. கோபால கிருஷ்ணன் ஆண்டு மலருக்கு அனுப்பியுள்ள வாழ்த்துச் செய்தி.

'டிரைவர்' இதழ் இரண்டாண்டுகள் நிறைவு பெற்று மூன்ருவது ஆண்டில் நுழையும் இத்தருணத்தில் வெளியிடவிருக்கும் ஆண்டு மலருக்கு நமது சங்கத்தின் சார்பாக நல்வாழ்த்துக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிருேம். நமது மாநிலத்தில் சிறப்பான முறையில் இயங்கிவரும் 'டிரைவர்' பத்திரிகை அவ்வப்பொழுது நமது சங்கத்தின் பிரச்னைகளை தெளிவாக வெளியிட்டு 'சங்கத்தின் குரலாக' விளங்குவது அனைவரும் அறிந்த விஷயமாகும்.

இவை தவிர பல நல்ல கருத்துக்கள், நீதிமன்ற தீர்ப்புகள், சட்ட சம்பந்தமான பிரச்னைகள் போன்ற அவசியமான பல தகவல்களையும் 'டிரைவர்' மாதப்பத்திரிகை மூலம் நாம் அறிந்துகொள்ள முடிகிறது. எனவே மோட்டார் தொழில் சம்பந்தப்பட்ட அனைவரும் இந்த அரிய இதழுக்கு சந்தாதாரராகி ஆதரவு கொடுக்க வேண்டியது மிக அவசியமாகிறது. பத்திரிகையின் வளர்ச்சி நமதுவளர்ச்சியாகும் என்று சொல்லவிரும்புகிறேன். மேலும் ஆட்டோமோபைல் சம்பந்தப்பட்ட தொழிலதிபர்களும் தங்களின் வியாபார விருத்திக்கு 'டிரைவர்' இதழில் விளம்பரம்கொடுத்து உதவுவதோடு 'டிரைவர்' இதழின் வளர்ச்சிக்கு உதவுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்கு வரத்துத் துறையினருக்கு தேவையான விஷயங்களை சேகரிப்பதில் இன்னல் கருதாது உற்சாகமாகப் பணியாற்றும் நமது ஆசிரியருக்கு பாராட்டுகளையும் வாழ்த்துக்களையும் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

இப்படிக்கு,

A. G. கோபாலகிருஷ்ணன்



திருச்சி மோட்டார் பார்ட்ஸ் வியாபாரிகள் சங்கத்தின் செயலாளர் வி. சொக்கையா அவர்கள் 'டிரைவர்' ஆண்டு மலருக்கு அனுப்பியுள்ள வாழ்த்துச் செய்தி:—

அன்புமிக்க ஆசிரியர் அவர்களுக்கு,

'டிரைவர்' பத்திரிகை இரண்டாண்டுகள் கடந்து மூன்ருவது ஆண்டில் நுழையும் தருணத்தில் ஆண்டுமலர் வெளியிடுவது குறித்து மிக்க மகிழ்ச்சி. எங்களது சங்கத்தின் சார்பாக இதயம் நிறைந்த நல்வாழ்த்துக்கள்.

சமுதாய வளர்ச்சிக்கு ஊன்று கோலான சாலைப்போக்குவரத்துபற்றியசெய்திகளை தமிழில் அவ்வப்போது வெளியிட்டு பஸ், லாரி சொந்தக்காரர்களுக்கு இணையற்ற சேவை செய்து வரும் 'டிரைவர்' பத்திரிகை மேலும் நன்கு வளர இறைவனைப் பிரார்த்திக்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள அனைவரும் இப் பத்திரிகைக்கு ஆதரவளிப்பதின் மூலம் ஒவ்வொரு இதழுமே ஒவ்வொரு மலராக வெளியிடும் ஊக்கத்தை ஆசிரியருக்கு அளிப்போமாக!

திருச்சி.
2—2—65.

இப்படிக்கு,
வி. சொக்கையா

★

மகத்தான பணிபுரியும் இதழ்!

மோட்டார் தொழிற்துறைக்காக தமிழ் மொழியில் வெளிவரும் தொழிலியல் மாத இதழான 'டிரைவர்' இரண்டாண்டுகளில் பல அரிய செய்திகள், கட்டுரைகள். சட்டவிளக்கங்கள் முதலியவற்றை அளித்துள்ளது, அதன் கடந்த காலத்திய சாதனைகள் எதிர்காலத்தின் மகத்தான பணிகளுக்கு அடி கோலியிருக்கிறது என்று கூறலாம்.

வளர்ந்து வரும் போக்குவரத்து உலகில் புதிதாக நுழைபவர்களுக்கும் மற்றும் தாய் மொழி மட்டுமே அறிந்துள்ளவர்களுக்கும் தொழில்சம்பந்தப்பட்ட உபயோகமான செய்திகளை தமிழில் தொகுத்தளிக்கவேண்டியது மிகவும் அவசியம். அந்த மகத்தான பணியினை மேற்கொண்டிருக்கும் 'டிரைவர்' பத்திரிகையை எவ்விதம் பாராட்டினுலும் பொருந்தும்

மோட்டார் தொழிலுலகில் 'டிரைவர்' இதழ் ஈடும் இணையுமற்றுத் திகழ வேண்டுமென்பது எனது ஆவல். ஆண்டு மலருக்கு என் இதயம் நிறைந்த நல்வாழ்த்துக்கள்,

R. T. சுந்தரராஜன்,
பார்ட்னர்,
இண்டஸ்ட்ரீயல் டிஸ்டிரிபியூட்டர்ஸ்,
கோயமுத்தூர்.

எல். ஜி.பாலகிருஷ்ணன் & பிரதர்ஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்தின் டைரக்டர் திரு. L. G. வரதராஜு அவர்கள் நமது ஆண்டு மலருக்கு அனுப்பியுள்ள ஆசிச்செய்தி.

அரும் பணியாற்றி முதலிடம் வகிக்கும் தொழிலியல் பத்திரிகை

தமிழகம் மோட்டார் தொழில்துறையில் யாவரும் பெரிதும் பாராட்டத்தகுந்த அளவில் வளர்ச்சி அடைந்து, மேன்மேலும் வளர்ந்து வருகிறது. இடையீடின்றி வளர்ந்து வரும் இத்தொழிற் துறையில் பங்கேற்று உழைப்பைஈந்து வருகின்ற பலருக்கும் இத்துறை பற்றிய நிர்வாகம், சட்டம் முதலியவற்றில் ஆழ்ந்த பயிற்சியும் ஈடுபாடும் இன்றியமையாதவையாகும்.

தமிழ்மொழியில் இவை பற்றிய புத்தம் புதிய செய்திகளை, தொழில் சம்பந்தமான கட்டுரைகளை அவ்வப்போது தேர்ந்தெடுத்து, தொகுத்து துரிதமாக வெளியிடுவதில் தொழிலியல் பத்திரிகையான 'டிரைவர்' இரண்டு ஆண்டுகளாக அரும்பணியாற்றி, முதலிடம் வகித்து வருகிறது

எனவே, தொழிற்துறை சம்பந்தப்பட்டவர்கள் இப்பத்திரிகை மேலும் சிறந்து விளங்க உற்சாகமும், ஆதரவும் நல்குவது அவசியம்.

'டிரைவர்' இதழ் சிறந்து விளங்க என் உளங்கனிந்த ஆசிகள்.

அன்புள்ள,

L. G. வரதராஜு

மேட்டுப்பாளையம் லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தின் தலைவர் நமது ஆண்டு மலருக்கு அனுப்பியுள்ள வாழ்த்துச் செய்தி.

பண்டங்களை ஏற்றிச்செல்லும் வாகனத்துறையின் முன் நிறைந்துள்ள பிரச்னைகள் அதிகம். இத்துறை பற்றிய பல பிரச்னைகள் ஒன்றன்பின் ஒன்றாக எழுந்த வண்ணமிருக்கின்றன. லாரி அதிபர்கள் ஒற்றுமையின் மூலம் தங்கள் பிரச்னைகளுக்கு ஒரு முடிவு காண சங்கத்தின்மூலம் தீர்மானம் செய்யும்பொழுது, மற்ற சங்கங்களும் அதைப்பற்றி விரிவாக அறிந்து செயல்பட 'டிரைவர்' இதழ் மிக உதவியாக இருக்கிறது.

சங்கங்களின் செய்திகளை, பிரச்னைகளை அவ்வப்போது தாமதமின்றி வெளியிடும் இந்த பத்திரிகைக்கு லாரி அதிபர்கள் அனைவரும் சந்தாதாரராக வேண்டியது அவசியம்.

ஆண்டு மலர் சிறந்த முறையில் வெளிவர லாரி அதிபர்களின் சார்பில் நல்வாழ்த்துக்களைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

S. M. கரிவரதசாமி

மூன்ருவது ஆண்டு!

'டிரைவர்' இதழ் தன்னுடைய லட்சியப் பய ணத்தில் வெற்றிகரமாக இரண்டாண்டுகளைக் கடந்து மூன்ருவது ஆண்டில் அடியெடுத்து வைத்துள்ளது. இச் சமயத்தில் நமது பத்திரிகையின் போற்றத்தக்க நற்பணிகளுக்கு பாராட்டுகள் வழங்கியும், ஆதரவும் உற்சாகமும் நல்கிய வாசகநேயர்கள், சந்தாதாரர்கள் தொழிலதிபர்கள் மற்றும் உறுதுணையாக நிற்கும் அனைவருக்கும் எமது இதயம் நிறைந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிருேம்.

மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்துத் தொழில் உலகையும், தொழிலாளர் உலகையும் உயர்த்தவேண்டும் என்ற சீரிய பணிகளுக்காகவே—அதைத்தனது லட்சியமாகக்கொண்டு சேவை புரிந்து வரும் ஒரே தொழிலியல் மாத இதழ் 'டிரைவர்' என்பது அனைவரின் ஒருமனப்பட்ட கருத்தாக இருப்பது கண்டு நாங்கள் பெருமிதம் கொள்ளு கிருேம்.

உங்கள் விருப்பத்திற்கேற்ப இத்துறையின் வளர்ச்சிக்கும் முன்னேற்றத்திற்கும் 'டிரைவர்' இதழ் தன்னுல் இயன்ற அளவு பணி புரியும் என்று கூறுவதோடு, இனி வரும் இதழ்களில் பற்பல புதிய அம்சங்களை இணைக்கத்திட்டமிட்டுள்ளோம் என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிருேம். தமிழகத்தின் போக்குவரத்துத்துறை அதிபர்களும் தொழிலியல் நிறுவனங்களும் வழக்கம் போல நல்லாதரவு அளிக்குமாறு வேண்டிக்கொள்கிருேம்.

சங்கச் செய்திகள்

பொள்ளாச்சி தாலூகா லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தின் இரண்டாவது ஆண்டு மகாசபை கூட்டம் 24–1–65 தேதி ஞாயிற்றுக் கிழமை, பொள்ளாச்சி 81, ராஜா மில் ரோட்டில் உள்ள சங்கத்தின் அலுவலகத்தில், ஸ்ரீ R. T. சுப்பைய செட்டியார் அவர்கள் தலைமையில் நடைபெற்றது. கூட்டத்தில் பல உறுப்பினர்கள் கலந்துகொண்டார்கள்.

மேற்படி கூட்டத்தில் 1963-64 வருடந்திய வரவு, செலவு கணக்குகளையும், பர்மாஷெல் டீசல் பெட்ரோல் பம்பு வரவு செலவு கணக்குகளையும் ஆடிட்டர் அறிக்கையையும் பார்வையிட்டு அங்கீகாரம் செய்யப்பட்டது.

கீழே குறிப்பிட்டுள்ளவர்கள் இவ்வருடத்திற்கு சங்கத்தின் நிர்வாகிகளாக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டார்கள்.

1. P. மருதாசலம், தலைவர்.
2. R. நடராஜ், உபதலைவர்.
3. V. பேச்சிமுத்து, காரியதரிசி.
4. S. மாரியப்பபிள்ளை, உதவி காரியதரிசி.
5. K. M. முகமதுகுட்டி, பொக்கிஷதார்.
6 P. ராமசாமி கவுண்டர், கமிட்டி உறுப்பினர்.
7. M. S. கோபால்சாமி கவுண்டர் கமிட்டி உறுப்பினர்.
8. L. கோவிந்தராஜ், கமிட்டி உறுப்பினர்.
9. K. மாரியப்பன், கமிட்டி உறுப்பினர்
10. K. T சுப்பைய செட்டியார், கமிட்டி உறுப்பினர்
11. S. கிருஷ்ணசாமி நாயக்கர், கமிட்டி. உறுப்பினர்
12. R. துரைசாமி, கமிட்டி உறுப்பினர்.
13. P. ராஜு செட்டியார், கமிட்டி உறுப்பினர்
14. R. பழனியப்பசெட்டியார், கமிட்டி உறுப்பினர்.
15. R, பழனியப்பபிள்ளை, கமிட்டி உறுப்பினர்.
16. S. M. சுப்பைய செட்டியார், கமிட்டி உறுப்பினர்.
17. A. T. K. கிருஷ்ணசாமி செட்டியார், கமிட்டி உறுப்பினர்.
18 K. S. ஆறுமுகம், கமிட்டி உறுப்பினர்.

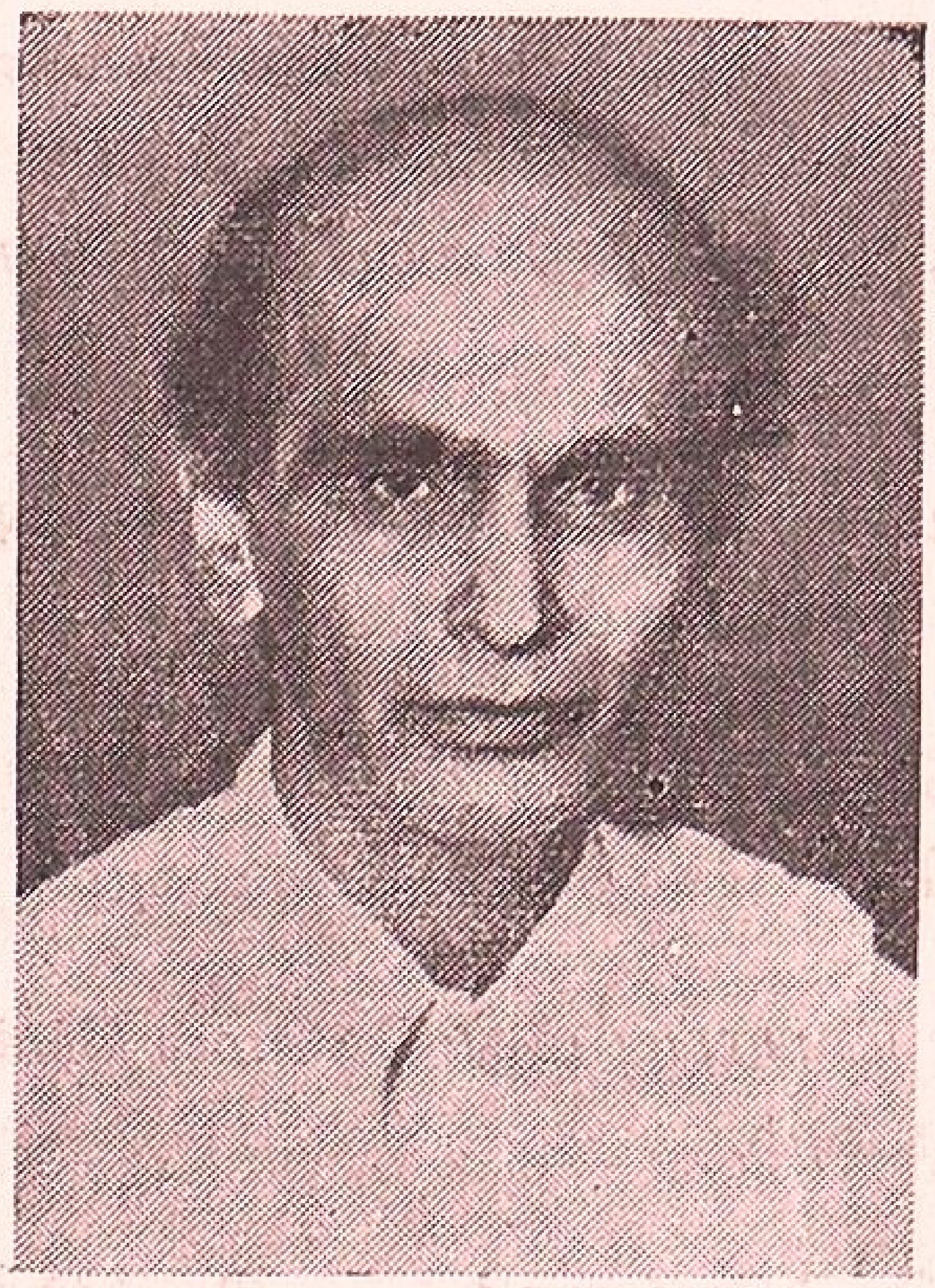
மேற்படி கூட்டத்தில் மேட்டுப்பாளையம் லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தலைவர் திரு. S. M. கரிவரதசாமி, கோவை ஆடிட்டர் திரு. ராமிசாமி B Com. I. C. A. ஆகியோர்களும். மற்றும் பலரும் பார்வையாளராகக் கலந்து கொண்டார்கள்.

நிகழ்ச்சிகளுக்குப்பின்னர் வருகை தந்திருந்த அனைவருக்கும் சங்கத்தின் சார்பில் விருந்தளிக்கப்பட்டது.

இந்தி திணிப்புக்கு கண்டனம்

பொள்ளாச்சி தாலுக்கா லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தின் நிர்வாகக் கமிட்டிக் கூட்டம் கடந்த மாதம் ஏழாம் தேதி சங்கக் கட்டிடத்தில் கூடியது. இச்சங்கத்தின் தலைவர் திரு P. மருதாசலம் தலைமைவகித்தார் அக் கூட்டத்தில், தற்சமயம், நமது மத்திய அரசாங்கத்தார்கள் இந்தியை ஆட்சிமொழியாக அமலுக்கு கொண்டுவருவதை எதிர்த்து கல்லூரி உயர்நிலைப்பள்ளிகளின் மாணவர்கள் நடத்தும் இந்தி எதிர்ப்பு போராட்டத்திற்கு தமிழகத்தின் மற்ற பல நிறுவனங்கள், சங்கங்களைப் போலவே பொள்ளாச்சி தாலுக்கா லாரி உரிமையாளர் சங்கமும் பூரண ஆதரவு கொடுப்பது என்று ஏகமனதாக தீர்மானிக்கப்பட்டது.

இந்த தீர்மானம் எந்த விதமான அரசியல் நோக்கத்தையும் அடிப்படையாக கொண்டது அல்ல என்று தலைவர் திரு P. மருதாசலம் முடிவுரையில் குறிப்பிட்டார். ★



திரு ஜி. டி. நாயுடு

டயர் பராமரிப்பு

ஐந்தாம் பகுதி.

'ரிமோல்டிங்'

டயர்களை புதுப்பிப்பவர்கள் (ரிடிரெட் செய்பவர்கள்) மறுவார்ப்பு செய்வதில்லை. ஆனால் டயரை மறுவார்ப்பு செய்யும் வசதியுடைய தயாரிப்பாளர்கள் தான் 'ரிமோல்டு' செய்கின்றனர். ரிமோல்டு செய்யும் பொழுது' டிரெட் மீதுள்ள ரப்பர் அகற்றப்படுவதுடன் இருபக்கங்களிலும் உள்ள ரப்பரும், பீட் சேபர் ஸ்டிரிப்பும் முற்றிலும் அகற்றப்பட வேண்டும். பிறகு புது பொருட்களுடன் 'கேசிங்' மீண்டும் அமைக்கப்பட்டு, ரிமோல்டு செய்யப்படுகிறது.

டயரை செப்பனிடுவது, ரிகேப் அல்லது ரிடிரெட் செய்வதற்கு முன்பு முக்கியமாக கவனிக்க வேண்டியதாவது:— செப்பனிடுவது, ரிடிரெட் செய்வது அல்லது ரிமோல்டு செய்வதற்கு ஏற்படும் செலவு எவ்வளவு ஆகும், இதர செலவுக்கு தகுந்தபடி பலன் கிடைக்குமா? என்பதை கவனிக்கவேண்டும்.

'பபிங்'

1. டயரை சமனமாக 'பப்' செய்ய வேண்டும்.

2. சொரசொரப்பான, வரிகள் இல்லாத பப்' செய்யப்பட்ட பரப்பு இருக்க வேண்டும்.

3. தளர்ச்சியாக இருக்கும் 'கார்டு' முனைகளை நீககிவிட வேண்டும்.

4. 'பப்' செய்யப்பட்ட பரப்பை கடினமான பிரஷ்ஷினால் சுத்தம் செய்யவேண்டும்.

"சிமேண்டிங்"

1. டயர் சரியானபடி 'பப்' செய்யப்பட்டு, சுத்தமாக இருந்தாலன்றி "சிமெண்ட்" போட வேண்டாம்.

2. பிரஷ்ஷினால் இரண்டு தடவை சிமெண்ட்டை பூசவும். 'பப்' செய்யப்பட்ட பகுதி முழுவதிலும் விரவியிருக்கவேண்டும்.

3. உறுதியான சிமெண்டை உபயோகிக்கவும், லேசாக இருப்பது அவசியமானால் ரப்பர் கரைப்பானை உபயோகிக்கவும்,

4. டிரெட்டில் உள்ள தேய்ந்துபோன அல்லது குழியான பகுதிகளை 'குஷன் கோந்து' அல்லது 'பேடிங்' பொருளால் நிரப்புக.

5. சிமெண்ட் போடப்பட்ட டயர்களை உஷ்ணமான, சுத்தமான அறையில் உலர வைக்கவும்.

6. டயரின் பிரேக்கர் ஸ்டிரிப்புகளில் தேய்ந்து இருந்தால், குஷன் ஸ்டிரிப்புகள் அல்லது பேடிங் ஸ்டாக்குகளை பொருத்தவும்

7. தளர்ச்சியாக இருக்கும் கார்டுகள் அல்லது டிரெட்ரப்பர் மீது சிமெண்டை ஒரு போதும் ஒட்ட வைக்காதே.

'ரிகேப்பிங்'

1. மோல்டு சரியானபடி பொருந்தியிருப்பதற்கு டயரின் வெளிவிட்டத்தை அளந்து பார்க்கவும்.

2. க்யூரிஸ் ட்யூப்பை காற்றுப்பை லூபிரிகண்டினல் முழுவதும் மூடிவிடவும்.

3. மோல்டு, நீராவிக் கோடுகளின் உஷ்ணத்தை கட்டுப்படுத்தவும் சப்ளையரில் குறிப்பிட்டபடி இருக்க வேண்டும்.

4. க்யூரிங் ட்யூப்புக்கு சரியான அழுத்தத்துடன் காற்று அடிக்கவும். கியூரிங் செய்யும் பொழுது அடிக்கடி பார்த்துக்கொள்ளவும்.

5. மோல்டுகளில் அடைபட்டிருக்கும் காற்றை வெளிவிடும் குழாய்களை சரியாக இருக்கிறதா என்று கனிக்கவும்.

டயரை அமைத்தல்

1. சிமெண்ட் முற்றிலும் காயாத இடங்களில் 'கேமெல் பேக்கை' பொருத்தாதே

Phone: 83312. Grams: "ASTUTE"

AUTOMOTIVE TRADES

48, BOBEGUM STREET

Mount Road Madras-2.

2. சிமெண்ட் போடப்பட்ட பரப்பை சோதித்து பார்த்து, "கேமெல் பேக்கை" போடுவதற்கு முன்பு கரைப்பானின் வாசம் போய்விட்டதா என்று நிச்சயப்படுத்திகொள்ளவும்.

3. கேமெல் பேக்ஸ்பிளைஸ்களை 45 டிகிரி கோணத்தில் வெட்டவும்.

4. 'கேமெல்பேக்'கின் லூஸ்களுக்குஇடையே டிரெட் ரிபேர் கோந்தை போடவும்.

5. டிரெட் பரப்பு மீது கேமெல் பேக்கை சமமாக போடவும்.

6. 'கேமெல்பேக்கை' அவசியத்திற்கும் மேலாக அரை அங்குலம் பெரிதாக போடவும்.

7. ஸ்பிளைசில் இறுக்கமாக ஒட்ட வேண்டும்.

8. டயரை டிரெட்டின் மத்திய பாகத்திலிருந்து ஆரம்பித்து, பக்கவாட்டு வரையிலும் உருட்டவும்.

டிரக்குகள், பஸ்களின் டயர்களை ரிப்பேர் செய்வதற்காகவுள்ள தரமான தணிக்கை

டயர்கள் கீழ்கண்டபடி இருக்கவேண்டும்.

1. டிரெட்டும், பக்கங்களும் சரியாக இருக்கவேண்டும்.

2. கேசிங்குகள் ஊடான வெடிப்புகள் இரு சிறிய அல்லது ஒரு பெரிய ரிப்பேர் செய்வதற்கு ஏற்றதாக இருக்கவேண்டும்.

3. பிளைஸ்களுக்கு இடையே கேசிங்கில் பிளவு இருக்கக்கூடாது. 6 அல்லது அதற்கு அதிகமான பிளைஸ்கள் உடைய டயரில் 'பிளை' தளர்ந்திருந்தால் ரிபேருக்கு ஏற்றுக் கொள்ளலாம்.

4. கேசிங்கில் குறுக்கு விட்டத்தில் மூன்றில் ஒரு பங்கிற்கு மேலாக முறிவுகள் அல்லது அரிப்புகள் இருக்கக்கூடாது.

5. பலத்த அடியினால், இதர வகைகளிலும் டயரில் ஏற்பட்டுள்ள வெடிப்புகள் டயரின் குறுக்கு நீளத்தில் மூன்று ஒரு பங்கிற்கு மேலாக இருக்கக்கூடாது.

இந்த வெடிப்புகள் வெட்டுகள் இரண்டிற்கும் அதிகமாக இருக்கக் கூடாது. இவற்றுக்கு இடையேயுள்ள தூரம் குறைந்த பட்சம் 12 அங்குலம் இருக்கவேண்டும். இந்த இரண்டு வெட்டுகளுக்கு மேலும் டயர் பாதிக்கப்பட்டதாக இருக்கக் கூடாது,

6. டயரின் அடிபட்ட இடத்திற்கு அப்பால் பிளைஸ்கள் பிளவு பட்டிருக்கக்கூடாது. ட்யூப்பில் காற்று இல்லாமல் டயர் ஓடி கார்டுகள் வெளியே வந்துவிட்டதாக இருக்கக் கூடாது.

9. தண்ணீரில் ஊறிக் கிடந்த டயர்களில் கார்டுகள் சேதம் அல்லது பலஹீனம் அடைந்திருக்கிறதா என்று கவனிக்க வேண்டும்.

10. 'கேசிங்' சேதம் அடையாமலிருந்தால் டிரெட் தளர்ச்சியாக இருந்தாலும் டிரெட் செய்யலாம்.

டயர் பராமரிப்புக்கு குறிப்புகள்:

அதிக பட்ச மைலேஜ் கிடைக்க அத்தியாவசியமானவை:-

1. சரியான அளவு காற்று அடிக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்று இரண்டு நாட்களுக்கு ஒரு தடவையாவது ஒவ்வொரு டயரையும் கவனிக்கவேண்டும். சரியான அளவு காற்று அடிக்கப்பட்டிருக்கவேண்டும். 'கேஜ்' சரியாக இருக்கிறதா என்று பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும். காற்று அதிகமாகவும் அல்லது குறைவாகவும் அடிக்கக்கூடாது.

2. எந்த டயராவது மிக மிருதுவாக இருக்கிறதா என்று கவனிக்கவும் வால்வ் 'லீக்'காக இருந்தால் வேறு போட்டு வைக்கவும்.

3. எல்லா வால்வுகளுக்கும் 'வால்வு கேப்புகள் இருக்கவேண்டும் இல்லாமல் வால்வு கேப்களும் பாதிக்கப்படுவது ரோடுகளில் ஏற்படும் காற்று இறக்கத்திற்கு பெரிதும் காரணமாகும்.

4. வால்வு கேப்புகளை இறுக்கமாக பொறுத்தியிருக்க வேண்டும்.

5. வால்வு சரியான நிலையில் இருக்க வேண்டும்.

6. டயர் பாதிக்கமாலிருக்கவும், வண்டி ஓடிக்கொண்டிருக்கும்பொழுது தாமதம் ஏற்படாமலிருக்கவும் வளைந்துபோன, விரிசல் உள்ள அல்லது சேதமடைந்த ரிம்களை எடுத்து விடவேண்டும்.

7. ரிம்கள் துருப்பிடித்திருந்தால், தூசி படிந்திருந்தால் அவற்றை நீக்கிவிட்டு டயரை பொருத்தவேண்டும்.

8, டயர்களில் கண்ணாடித்தூள், ஆணி கல் முதலியவை ஒட்டியிருந்தால் அவற்றை எடுத்துவிடவும்.

9. டயர்களில் வெட்டு இருந்தால் உடனே ரிப்பேர் செய்யவேண்டும.

10. ட்யூப்களை எடுக்கும்பொழுது 'ஸ்பிரெட்டரை' உபயோகிக்கவும். வால்வு ஸ்டெம்மை உபயோகிக்கக் கூடாது.

11. ட்யூப்பை போடுவதற்கு முன்பு டயரின் உள்பக்கம் சுத்தமாக இருக்கிறதா என்று கவனிக்கவும்,

Grams: RISHI. Phone: 83312.

Indian Agencies

P. B. NO. 2742.
48, BOBEGUM STREET
Mount Road Madras-2

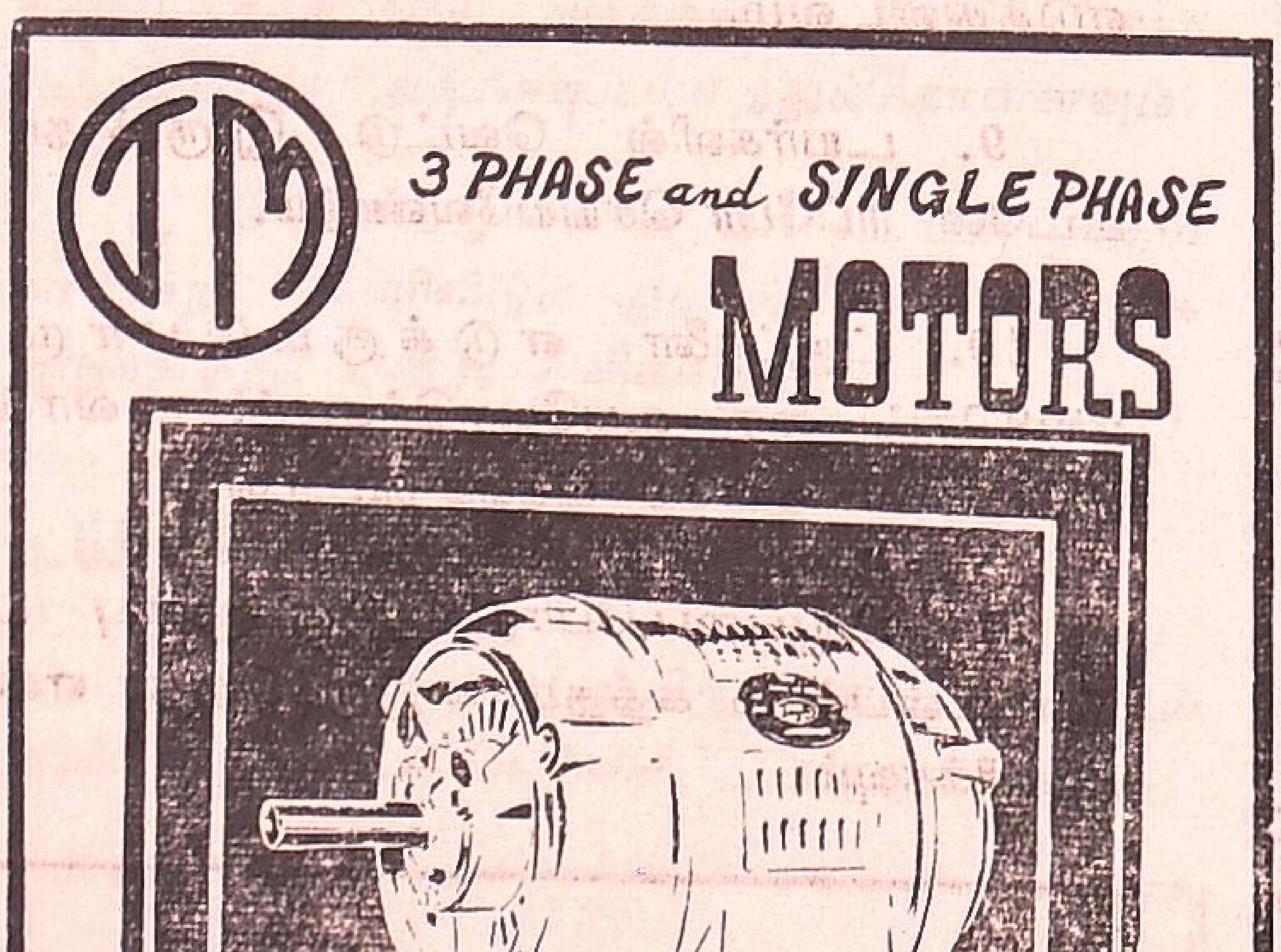
12. காற்றை கொஞ்சம் அடித்து டயரின் பக்கவாட்டுகளை கவனிக்கவும்.

13. டயரை பொருத்தும் பொழுது, ரிப்பேரான பகுதி டுவலுக்கு மத்தியில் இருக்க வேண்டும்.

14. டயர்களை கழற்றும் பொழுது டயர் உபகரணங்களைக் கொண்டு பக்க பிளாஞ்சிலிருந்து பீட்ஸ்களை தளர்த்தி விடவும். பக்க பிளாஞ்சுகளை சுத்தியால் அடிக்கக் கூடாது. பீட் இறுக்கமாக இருந்தால் அதை தளர்த்த "வெட்ஜுகளை" உபயோகிக்கவும்.

15. சக்கரத்தை சுழல வைத்து வோபிள் சரியாக இருக்கிறதா என்று பார்க்கவும்.

16. டயர் ஸ்பிரிங்கு முதலியவைகளுடன் உராய்ந்து கொண்டிருக்கிறதா என்று கவனிக்கவும். போல்ட்டுகள் (மறை ஆணிகள்) போன்றவை டயருக்கு தடங்கலாக இருக்கின்றதா என்று கவனிக்கவும். இவை டயரை சேதப் படுத்திவிடும்.



17. பேரிங்குகள் தளர்ச்சியாக இருக்கின்றனவா என்று கவனிக்கவும்.

18. அச்சு (ஆக்ஸில்) சக்கரம், லக் நட்டுகள் எல்லாம் இறுக்கமாக இருகின்றனவா என்று கவனிக்கவும்.

19. டிரெட்டின் மத்தியில் மிகவும் தேய்ந்திருக்கும் டயர்களை அகற்றிவிடவும்.

20. இரட்டைச் சக்கரங்களில் உள்ள டயர்கள் சரியாக பொருத்தப்பட்டிருக்கின்றனவா என்று கவனிக்கவும்.

21. ஒவ்வொரு டயருக்கும் பாரம் சமமாக இருக்கும்படி சரக்குகளை வைக்கவேண்டும்.

22. ரஸ்தாவில் போய்க் கொண்டிருக்கும் பொழுது ஸ்பேர் டயரை பொருத்தினால் திரும்பி வந்ததும் தகுந்தபடி பொருத்தமான டயர்களை போடவும்.

23. டயரின் விளிம்பு தேய்ந்திருந்தால் அது சரியாக பொருத்தப்படவில்லை என்பதை குறிக்கிறது. இதை சரி செய்யவும்.

24. முன் சக்கரம் அல்லது பின் சக்கர டயர்களை சமனமில்லாமல் குழியும் மேடுமாக தேய்ந்திருந்தால், வாகனத்தில் என்ன இயந்திரக் கோளாறு இருக்கின்றது என்று கண்டு பிடித்து சரி செய்யவும், இத்தகைய டயர்கள் சுழற்சியை மாற்றியமைக்கவும்.

25. ஒவ்வொரு 2000 முதல் 2500 மைல் பிரயாணத்திற்கும் டயர்களை 'ரொட்டேட்" செய்யவும். அப்பொழுது ஸ்பேர் டயர்களை உபயோகிக்கவும்.

26. பிரேக்குகள் சரியானபடி இல்லாவிட்டால் சரிசெய்து விடவும்.

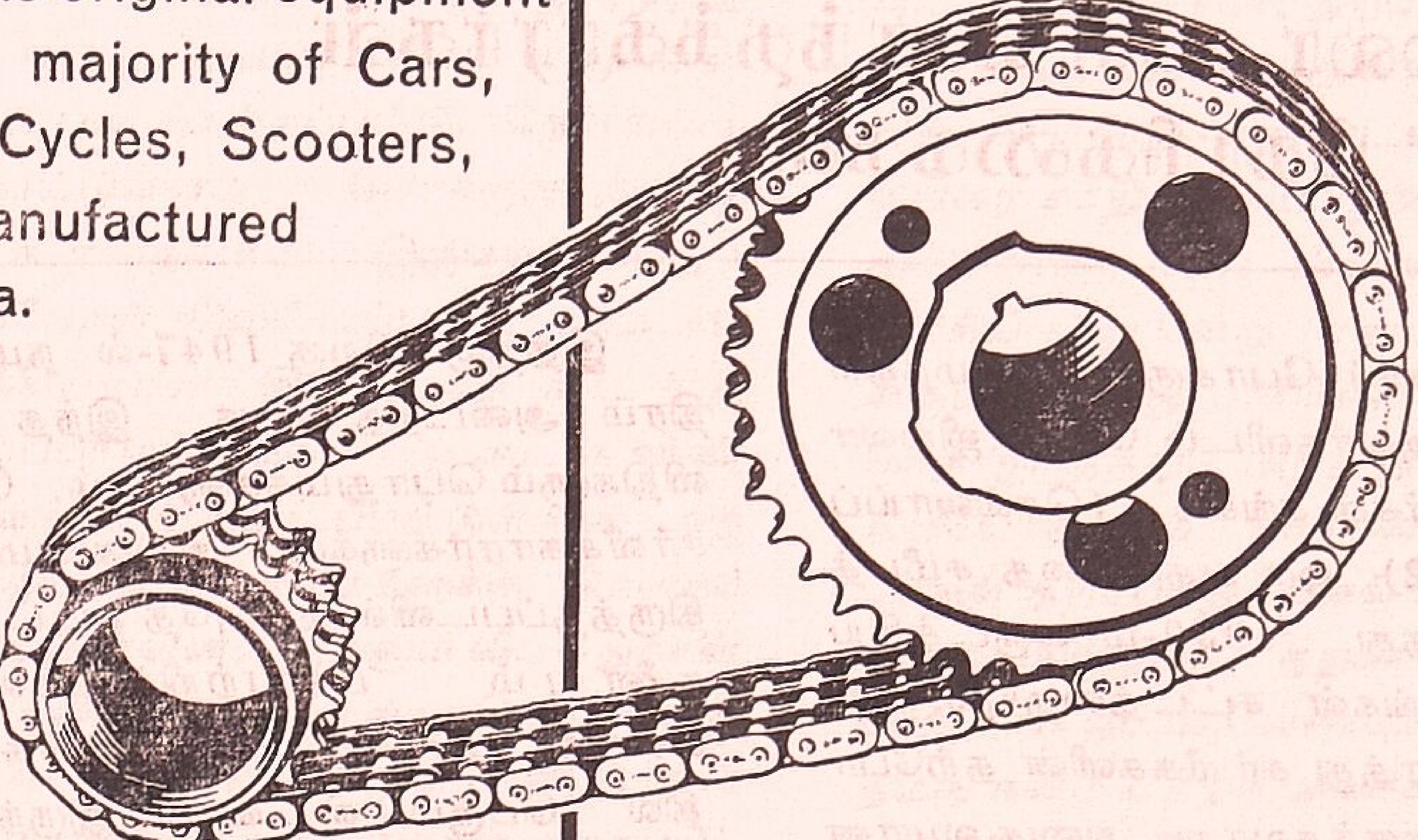
27 பாதைகளின் மூலைத்திருப்பங்கள், வளைவுகளில் மெதுவாக ஓட்டவும். பிரேக்குகளை கண்டபடி போடுவதும் அல்லது திடீரென போடுவதும் இல்லாத வகையில் வாகனத்தை ஓட்டவும்.

28. பின்சக்கரங்களை வட்டமாக திருப்பாதே.

ROLON

the finest chains made

Fitted as original equipment on the majority of Cars, Motor Cycles, Scooters, etc. manufactured in India.



Manufactured by:
L. G. BALAKRISHNAN & BROS. (P) LTD.,
GANAPATHY LGB COIMBATORE-6

EP-LGB 3

29. கரடுமுரடான பாதைகளில் மெதுவாகஓட்டவும்.கூர்மையான பொருள்கள் டயர்கள் மீது உராயாமல் பார்த்துக்கொள்ளவும்.

30 "ஸ்டீயரிங்" சரியாக இல்லாமல் தளர்ச்சியாக இருந்தால் சரிசெய்யவேண்டும்.

31. விபத்துகள் எவ்வளவு சிறிதாக இருந்தாலும் தெரிவிக்கவும். இவை சக்கரங்களை சரியான நிலையிலிருந்து பிறழும்படி செய்திருக்கலாம். வண்டியை ஓட்டும்பொழுது அசாதாரணமாக உள்ள எந்த மாறுதலையும் கவனித்து, சரிசெய்து விடவேண்டும்.

32. போதிய காற்று இல்லாமல் டயர்கள் மடிந்து போடும் நிலையிலிருக்கும்பொழுது ஓட்டக் கூடாது.

33. டயர்களின் பக்கங்களை சுரண்டாதே.

34. அவசரமான நிலைமையில் அல்லாமல் திடீரென வண்டியை அதிர்ச்சியுடன்ஓட்டாதே; நிறுத்தாதே. திடீரென வண்டியை எடுப்பது வேகமாக ஓட்டுவது, திடீரென நிறுத்துவது காரணமாக டயர்கள் சீக்கிரம் தேய்ந்துவிடும்.

35. பாதையின் விளிம்பில் வண்டியை ஓட்டாதே. முடியுமானால் அப்படி செல்லாமல் இருப்பது நல்லது.

36. டயர் ஆழமாக படிந்து போகும் குழியான பாதையில் வண்டியை ஓட்ட வேண்டாம்.

37. வண்டி செல்லும் அதிகபட்ச வேகம் மணிக்கு 30 மைலுக்கு குறைவாக இருக்க வேண்டும். வேகம் அதிகரிப்பதால் 'டிரெட்' சீக்கிரம் தேய்ந்து விடுகிறது.

38. டயர்களிலும் ட்யூப்களிலும் எண்ணெய்யோ, 'கிரீசோ' படியாமலிருக்க வேண்டும்.

39. டயர்களையும், வாகனங்களையும் உங்களுடைய சொந்த சொத்துபோல கருத வேண்டும்.

(தொடரும்)

மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்தை லாரி சர்வீசுக்கு அனுகூலமான முறையில் திருத்தியமைக்கவும்

சேலம் ஜில்லா லாரி சொந்தக்காரர்கள் சங்கத்தின் கோரிக்கைகள்

மத்திய சர்க்கார் போக்குவரத்து மந்திரி திரு. ராஜ்பகதூர் அவர்களிடம் சேலம் ஜில்லா லாரி சொந்தக்காரர்கள் சங்கம் (செவ்வாய்ப் பேட்டை, சேலம்–2) ஒரு யதாஸ்தை சமீபத் பத்தில் சமர்ப்பித்தது. 1939-ம் வருடத்திய மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்தையும், விதிகளையும் போக்கு வரத்து சர்வீசுகளின் தற்போதைய நிலைமைக்கு தகுந்தவாறு அனுகூலமான முறையில் திருத்தியமைக்கும்படி யதாஸ்தில் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது.

பிரஸ்தாப யதாஸ்தின் விபரம் வருமாறு:-

"1939–ல் அமுலுக்கு கொண்டுவரப்பட்ட 1939-ம் வருடத்திய மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டம் எவ்வித திருத்தமும் செய்யப்படாமல் அமுலில் இருந்து வருகிறது. இந்த சட்டமும், விதிகளும் லாரி உரிமையாளர்களுக்கு அனுகூலமாக இல்லை. எனவே, இந்த சட்டத்தையும் விதிகளையும் போக்குவரத்து சர்வீசுகளின் தற்போதைய நிலைமைக்கு தகுந்தவாறு பரிசீலித்து அனுகூலமான முறையில் திருத்தியமைக்கும்படி கனம் மந்திரி அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறோம்

1939-ம் வருடத்தில் நமது நாட்டை பிரிட்டிஷ்காரர்கள் ஆண்டுகொண்டிருந்தனர். இந்த சட்டத்தையும், விதிகளையும் அவர்கள் தங்களுக்கு அனுகூலமான முறையில் அமுலாக்கினர். பொதுமக்களுக்கு அனுகூலமான முறையில் எந்த சட்டங்களையும், விதிகளையும் அவர்கள் ஒருபோதும் அமுல்செய்தது கிடையாது.

இதற்கு பிறகு 1947-ல் நமது நாடு சுதந்திரம் அடைந்த பிறகு, இந்த சட்டங்களும், விதிகளும் பொதுமக்களுக்கும், போக்குவரத்து சர்வீசுகாரர்களுக்கும் அனுகூலமான முறையில் திருத்தப்படவில்லை. அதே சட்டத்தையும், விதிகளையும் பின்பற்றிக்கொண்டிருக்கிறோம். எனவே, போக்குவரத்து சர்வீசுகளை நடத்துவதில் பெரும் கஷ்டங்கள் இருந்துவருகின்றன. இது சம்பந்தமாக விபரங்களை தெரிவித்துக் கொள்கிறோம். இதுவிஷயமாக நமது கனம் மந்திரி அவர்கள் நிவாரணம் அளிக்கும்படி கோருகிறோம்.

அன்னிய ஆட்சியின்போது, அவர்கள் அமுலாக்கியுள்ள சட்டமும், விதிகளின்படி காலாண்டு வரி ரூ. 360 ஆக இருந்தது. லாரிக்கு சரக்கு ஏற்றும் எடை ஐந்துடன்களாகவும் அனுமதிக்கத்தக்க பாரத்தின் உயரம் தரைமட்டத்திலிருந்து 11 அடியாக வும்இருந்தது.

இதற்கு பிறகு, ஒவ்வொரு ராஜ்யத்திலும் அவர்களுடைய விருப்பப்படி, வரிகள் உயர்த்தப்பட்டன. மோட்டார் வாகனங்களில் $10\frac{1}{2}$ டன் முதல் 12 டன்கள் வரை சரக்கு எடுத்துச் செல்லவும் அனுமதிக்கப்பட்டன. ஆனால் சரக்கின் உயரம் இன்னும் அதே அளவில் தான் இருக்கிறது. 11 அடிக்கு மேலாக சரக்கு ஏற்ற ஒருபோதும் அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. சரக்கு எடை அதிகக்கரிப்பட்டால், இதற்கேற்ப சரக்கின் உயரமும் அதிகரிப்பது இயல்பு என்பதை தங்களுடைய கவனத்திற்கு சமர்ப்பிக்கவிரும்புகிறோம்.

நாடு சுதந்திரம் அடைந்த பிறகு, தேசிய நெடுஞ்சாலை என்ற புதியதொரு இலாகாவை நமது சர்க்கார் ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. நெடுஞ் சாலை ரஸ்தாக்களின் அபிவிருத்திக்காக நமது சர்க்கார் கோடி கோடியாக ரூபாய்களை செல வழித்துக் கொண்டிருக்கிறது. ரஸ்தாக்கள் அகலப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. ரஸ்தாக்களில் விபத்துக்கள் ஏற்படக்கூடிய அபாயமுள்ள திருப்பங்களில் பல அகற்றப்பட்டு, நேர்பாதை கள் போடப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சலாக ரஸ்தாவின் இருபுறங்களிலும் உள்ள மரக்கிளைகள் வெட்டப்பட்டு விட்டன. நதிகளில் முக்கியமான இடங்களில் கடந்து செல்லப் புதுப்பாலங்களும், ஓடைகளின் குறுக்கே பாலங்களும் கட்டப்பட்டுள்ளன. அத னால் போக்குவரத்து சர்வீசுகளுக்கு சௌகரி யங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. இதனால் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதும் தவிர்க்கப்பட ஏதுவாகிறது. இந்த சௌகரியங்களை யெல்லாம் கவனிக்கும் பொழுது, மோட்டார் வாகனங்கள் தரை மட் டத்திலிருந்து $12\frac{1}{2}$ அடி உயரம் அளவிற்கு சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்ல அனுமதித்து தாங் கள் உத்தரவு பிறப்பிக்க வேண்டும் என்று கோருகிறோம்.

அதிவேகம் (ஓவர்ஸ்பீடு)

அந்த நாட்களில் லாரிகள் மணிக்கு 25-க்கு மேற்படாத மைல்கள் வேகத்தில் மட்டும் செல்ல அனுமதிக்கப்பட்டன. அந்த நாட் களில் தயாரிக்கப்பட்ட லாரிகள் 3 டன்கள் சரக்கு எடையிள்ளனவாக மட்டும் இருந்தன. ஆனால் தற்போது நமது நாட்டில் 5 டன் சரக்கு எடை லாரிகளை தயாரிக்கிறார்கள். பிரேக் முறையும், இதர யந்திர நுட்ப முறை யும் மிக நன்றாகவும், பாராட்டத்தக்கனவாக வும் இருக்கின்றன. தற்போது தயாரிக்கப்படும் வாகனங்களின் குதிரை வேக சக்தியுடன் ஒப் பிடும்பொழுது, பண்டைய நாட்கள் லாரிகளின் குதிரை சக்தி மிகவும் குறைவு. முன்னைய நாட் களில் ரஸ்தாக்கள் மிகக்குறுகியவை. இதனால் எதிரிலிருந்து வேறு ஏதாவது வாகனங்கள் வரும்பொழுது, லாரிகளை ஓட்டுவது மிக சிரம மாக இருந்தது. அந்த நாட்களில் பெட்ரோல் உபயோகிக்கும் லாரிகள் மட்டுமே இருந்தன. ஆனால் தற்போது டீசல் உபயோகிக்கும் லாரி கள் ஓடுகின்றன. தற்காலத்தில் வாகனங்களை வேகமாக ஓட்ட வேண்டியிருக்கிறது என்பதும் நமது கனம் மந்திரி அவர்களுக்கு தெரிந்த விஷ யமே. லாரிகள் நமது நாட்டில் முதல் ஸ்தா னம் வசிக்கின்றன. ஏனெனில் இவை சரக்கு களை ரயில்வேக்களைவிட விரைவில் கொண்டு விடுகின்றன. உணவுதானியங்கள் முதலியவை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்கும், ஒரு ராஜ்யத்திலிருந்து இன்னொரு ராஜ்யத்திற்கும் கூட கொண்டு செல்கின்றன. இதர நாடுகளில் இதர வாகனங்களைவிட லாரிகளுக்கு முதலிடம் தரப்படுகின்றன. உதாரணமாக, அமெரிக்கா, ஜெர்மன், பிரிட்டன் ஆகியவை லாரி போக்கு வரத்து சர்வீசுகளுக்கு முதலிடம் அளித்துக்

உத்திரவாதத்திற்கும், பார்வைக்கும் சிறந்த முறையில்
ட்யூகோ, ட்யூலெக்ஸ், ஸ்பார்டன் ஆட்டோ ஸ்பிரே பெயிண்டிங்
முதலிய வேலைகளுக்கு
ராஜேந்திரா
ஆட்டோ ஸ்ப்ரே பெயிண்டிங் ஒர்க்ஸ்
48/172, திருநாகேஸ்வரம் ரோடு, கும்பகோணம்.
METRO

கொண்டிருக்கின்றன. இவைகளையெல்லாம் கவனிக்கும் பொழுது இதுவரை அனுமதிக்கப் பட்டிருக்கும் மணிக்கு 25 மைல் வேகத்தை 35 மைல்களுக்கு அதிகரித்து இதற்கேற்ப சட்டத்தையும், விதிகளையும் திருத்தியமைக்க கோருகிறோம்.

யூனிபாரம்

பண்டைய நாட்களில் பெரும்பாலும் பஸ்கள் இருந்தன லாரிகள் அவ்வளவாக இல்லை. அந்த நாட்களில் டிரைவர்களை அடையாளம் கண்டு கொள்வதற்காக யூனிபாரம் முறையை மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்திலும், விதிகளும் விதித்துள்ளன. மூன்றாவது யுத்த காலத்தின் போது, காக்கி துணி பற்றுக்குறை காரணமாக இந்த விதி ரத்து செய்யப்பட்டது. தற்போதுகூட சில ராஜ்யங்களில் இத்தகைய யூனிபாரம் வலியுறுத்தப்படவில்லை. ஆனால் வேறு சில ராஜ்யங்களில் இவை மிகவும் வலியுறுத்தப் படுகின்றன. யூனிபாரம் போடாத டிரைவர்களுக்கு கடுமையான தண்டனை விதிக்கப்பட்டுள்ளன. யூனிபாரம் டிரைவரின் திறமைக்கு எடுத்துக்காட்டு அல்ல. எனவே இந்த விதியை மோட்டார் வாகன சட்டத்திலிருந்தும், விதிகளிலிருந்தும் ரத்து செய்து, சிறிய டிரைவர்களுக்கு உதவும்படி கேட்டுக்கொள்கிறோம்.

ஸ்ரீ ராமன்
மோட்டார் ஒர்க்ஸ்

கோயமுத்தூர் ரோடு,
பொள்ளாச்சி.

சிறந்த முறையில் கார்களை
பழுதுபார்த்துக்கொடுக்கிறோம்.

டிங்கர் வேலைகள், ஸ்ப்ரேபெயிண்ட்

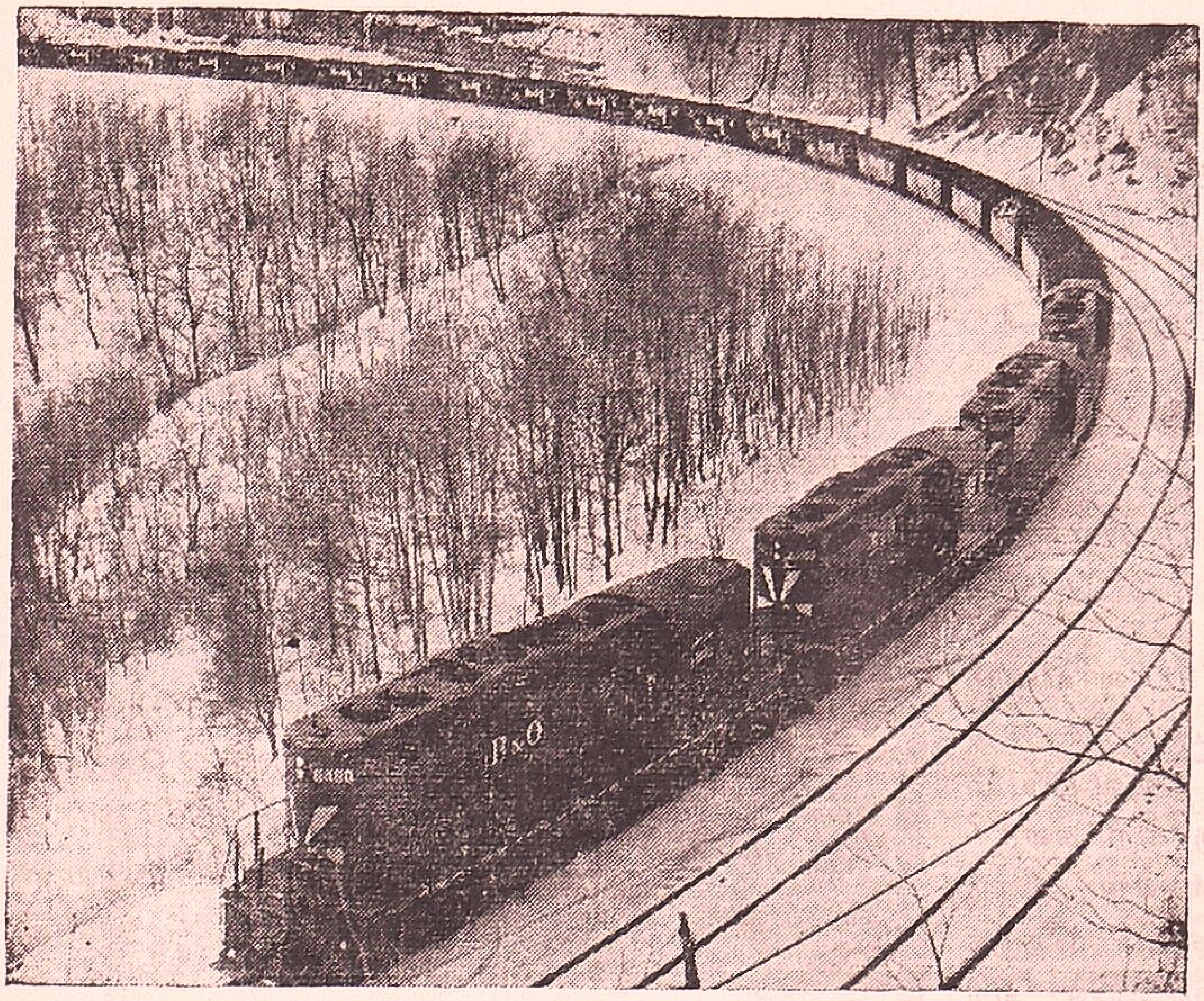
முதலியவைகளுக்கு
தனிச் சிறப்பு வாய்ந்த எங்களை
நாடுங்கள்.

இந்திய ரஸ்தா போக்குவரத்து அபிவிருத்தி சங்கத்தின் சென்னை கிளை கூட்டம் சமீபத்தில் நடைபெற்றது. சென்னை போக்குவரத்து கமிஷனர் திரு. எஸ். ஆர். ஆர். ராமகிருஷ்ணன் ஐ. சி. எஸ். இந்தக் கூட்டத்தில் ரஸ்தா போக்குவரத்தின் சில அம்சங்கள் பற்றி பேசினார். தமிழ் நாட்டில் போக்குவரத்து இலாகா பெரும் வருமானம் பெறும் இலாகாக்களில் ஒன்றாக இருக்கிறது என்றும், வர்த்தக வரி இலாகாவுக்கு அடுத்தபடியான ஸ்தானத்தை வகிக்கிறது என்றும் அவர் கூறினார் மோட்டார் வாகனச்சட்டம் மத்திய சர்க்காரின் சட்டம் என்றும், இதை நிர்வகிப்பதை ராஜ்யங்கள் கவனித்துக்கொள்கின்றன என்றும் இவை ராஜ்யத்திற்கு ராஜ்யம் வேறுபடுகின்றன என்றும் அவர் குறிப்பிட்டார்.

இத்தகைய விதிகளாலும் லாரி போக்குவரத்து சர்வீசுகளை நாங்கள் நடத்துவது மிகவும் பாதிக்கப்படுகின்றன எங்களுடைய வருமானத்தில் இதர செலவுகளுடன் மூன்றில் ஒரு பங்கையாவது செலவழிக்க வேண்டியிருக்கிறது. இததகைய சட்டங்களாலும் விதிகளாலும் இத்தகைய கஷ்டங்களை அனுபவிக்கும் தனிப்பட்ட லாரி நடத்துபவர்கள் தங்களுடைய தொழிலை நடத்த இயலாமல் பெரும் நஷ்டத்துடன் கைவிட்டுவிட வேண்டிருக்கிறது எங்களுடைய இந்த கஷ்டங்களையெல்லாம் கவனிக்கும் பொழுது இந்த சட்டத்தையும், விதிகளையும் தகுந்தவாறு திருத்தியமைத்து சிறிய ஆபரேட்டர்களுக்கு உதவும்படி நமது போக்குவரத்து மந்திரியை கேட்டுக்கொள்கிறோம்.

இப்படிக்கு,

எஸ். சின்னசாமி
காரியதரிசி,
சேலம் ஜில்லா லாரி
சொந்தக்காரர்கள் சங்கம்.



நிலக்கரி ஏற்றிச்செல்லும் "பால்டிமோர் ஓகியோ" இரயில்வே சரக்கு வண்டி. இதில் 4 டீசல் இஞ்சின்கள் இணைக்கப் பட்டிருப்பதால், விரைவாக நிலக்கரியைக் கொண்டு செல்ல வசதிப் படுகிறது. குறிப்பிட்ட ஒரு கம்பெனிக்காக, இவ்விதம் 'ஷட்டில் சர்வீஸ்' நடத்தப் படுவதால் சரக்கு கொண்டு செல்லும் கட்டணம் குறை கிறது.

இரவு நேரத்தில் லாரி ஓட்ட தடை வராது

1963–64ல் நடந்த லாரி விபத்துகளில் 390 பேர் உயிரிழந்தனர். 521 பெரும் விபத்து களும்; 1231 சாதாரண விபத்துகளும், யாருக் கும் காயம் ஏற்படாத 419 விபத்துகளும் நடந்தன எனத் தொழில் அமைச்சர் திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் சட்ட சபையில் தெரி வித்தார்.

கேள்வி: முந்திய ஆண்டை விட விபத்து கள் அதிகரித்திருக்கின்றனவா? குறைந்திருக் கின்றனவா?

பதில்: விபத்துகளின் எண்ணிக்கை குறைந்திருக்கிறது. ஆனல் மரண விபத்துகள் அதிகரித்திருக்கின்றன.

கேள்வி: இரவு நேரத்தில் லாரிகள் ஓட்டு வதால் விபத்துகள் அதிகரிக்கின்றன என்ப தால் இரவு 12 மணி முதல் 3 மணி வரை லாரிகள் விடத் தடை விதிக்கப்படுமா?

பதில்: இதற்கு முன்னர் அத்தகு தடை விதிக்கப்பட்டது. வர்த்தகம், போக்கு, வரத் துக்கு இடைஞ்சல் ஏற்படுகிறது எனத் தெரிய வந்ததால் அது நீக்கப்பட்டது. இனி அத்தகு தடை விதிக்கும் எத்தேசம் இல்லே.

கேள்வி: அதிக வேகமாகச் செல்லும் வாக னங்களைப் பிடிக்க ராமநாதபுரம் மாவட்டத் திலுள்ளது போன்ற "ப்ளேயிங் ஸ்குவாட்" மற்ற மாவட்டங்களிலும் ஏற்படுத்த உத்தேச முண்டா?

பதில்: சென்னேயில் திடீர் சோதனைப் பிரிவு இருக்கிறது.

கேள்வி: குறிப்பிட்ட வேகத்திற்குமேல் செல்ல முடியாமல் தடுக்கும் எந்திர சாதனம் அமைக்கும் உத்தேசம் உண்டா?

பதில்: சில நேரங்களில் விபத்தைத் தடுக்க அதிக வேகத்துடன் செல்ல வேண்டி யிருக்கும். எனவே அத்தகு உத்தேசமில்லே.

"1963–64ல் தமிழகத்தில் மோட்டார் விபத்துகளில் இறந்தவர்கள் 661 பேர்" என மற்றெரு கேள்விக்குப் பதிலளிக்கும்போது ஸ்ரீ வெங்கட்ராமன் தெரிவித்தார். ★

சிக்கனம்

டீசலோ, பெட்ரோலோ எதுவாயினும் சரியே, துளியும் கீழே சிந்த மனம் சகிக்காதவனே, சிக்கன முறையைக் கடைப் பிடிக்கும் சிறந்த டிரைவர் எனலாம்.

பெட்ரோலாயினும் சரி, டீசலாயினும் சரி ஒரு துளி கூட வீணடிக்காமல் சிக்கனத் தைக் கைக்கொள்ள வேண்டிய அவசியம் பற்றி என்றாவது சிந்தித்திருக்கிறீர்களா? கடந்த கால நிகழ்ச்சிகள் எவ்வாறே இருந் திருப்பினும், நமது நாட்டில் நிலவும் நெருக் கடி நிறைந்த இன்றைய சூழ்நிலையில் எரி பொருட்களை வீணடிக்காது, சிக்கனத்தைக் கடைப்பிடிப்பது தேசத்தின் பாதுகாப்பிற்காக நாம் ஆற்றும் அரிய பணிகளில் ஒன்றாகும்.

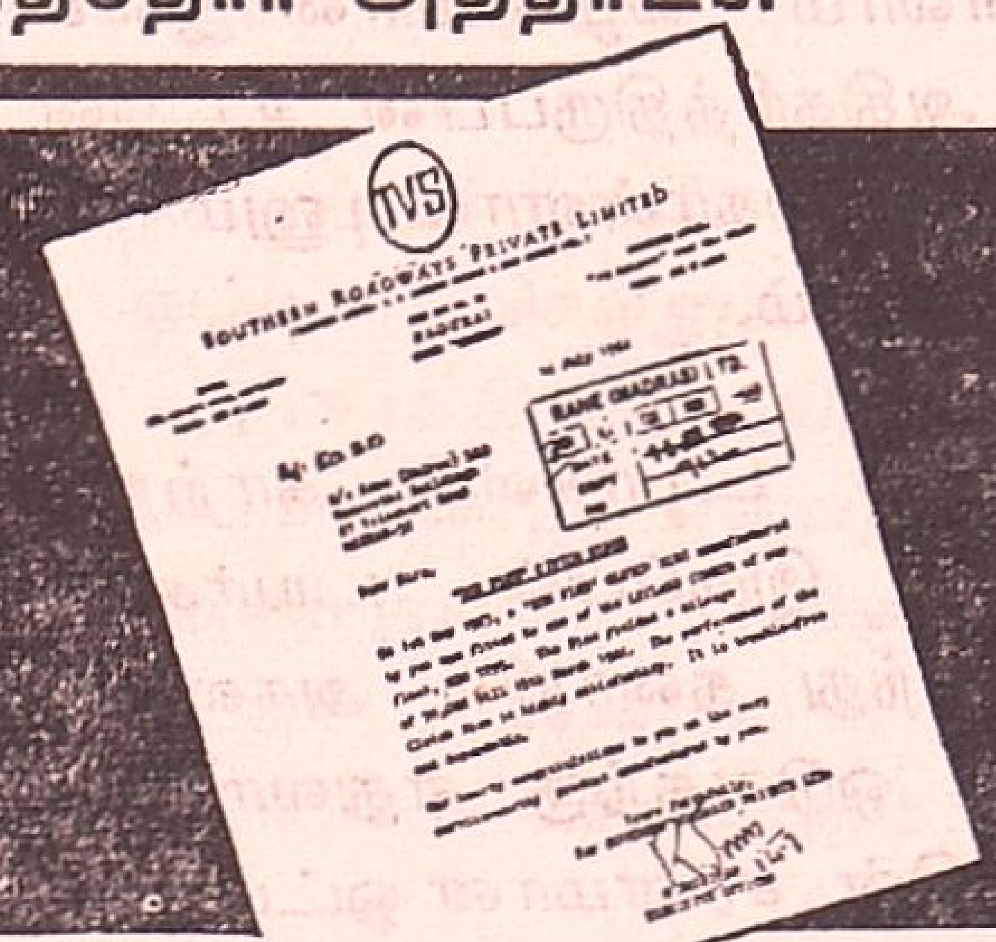
சாதாரணமாக, விலை கொடுத்து ஒரு மோட்டாரை வாங்கிய பின்னர் தொடர்ந்து செலவாகக் கூடியது எண்ணெய்ச் செலவு தான். சில வாகன அதிபர்களுக்கு இது மாபெரும் பிரச்னையாகக் கூடத்தோன்றும். குறைந்த செலவில் நெடுந்தூரம் பிரயாணம் செய்ய வேண்டுமென்ற ஆவலினால் சிறிய கார்களை வாங்குகிறார்கள். ஆனால் கார்களில் சிறிதோ. பெரிதோ அல்லது லாரியோ, எதுவாயினும் எரிகரி விஷயத்தில் நாம் சிக்க னத்தைக் கைக்கொண்டாலொழிய பணம் விரயமாவதைக் கட்டுப் படுத்த இயலாது.

சாதாரணமாக, எண்ணெய் நிரப்ப வாகனத்தை 'பங்கில்' கொண்டு நிறுத்திய தும் "10 லிட்டர் டாங்கில் போடு" என்றும் சொல்லுவதோடு உங்கள் வேலை முடிந்து விட்டதாக என்றுமே எண்ணாதீர்கள். 'பங்க்' இல் உள்ளவர்களின் கவனக்குறை வினாலோ, அலட்சியத்தினாலோ சிறிது எண் ணெய் வீணாகலாம். "பாதகமில்லை! தவறிப் போயிற்று, கொஞ்சம் தானே!" என்று உங் களுக்கு நீங்களே சமாதானம் சொல்லிக் கொள்வது சரியாகாது! ஏனெனில் பெட்ரோல் அல்லது டீசல் நிரப்புவது என்றோ ஒரு நாள் செய்யக்கூடிய காரியமா? தினசரி இம்முறை யில் வீணாவதாக இருந்தால் மாதக் கணக்கில் மொத்த விரயத்தின் அளவைக் கணக்கிட்டுப் பார்த்தீர்களானால் மலைத்துப் போய் விடுவீர்கள்.

'சிறு துளி பெரு வெள்ளம்' என்பது உங்களுக்குத் தெரியாததல்ல!

முதலாவதாக எண்ணெய் டாங்குகள், எண்ணெயை என்ஜினுக்கு எடுத்தச் செல்லும் 'காப்பர் ட்யூப்' கள் ஆகியவைகளில் ஒழுக்கு இருக்கிறதா என்பதை கவனித்துக் கொள்ளுங் கள். அவைகளில் ஒழுக்கு இருந்தால் தாமத மின்றி சரிசெய்து விடுங்கள். கார்களில் பெட்ரோல் போடும் மேற் பகுதிக்கும் டாங் கிற்கும் இடையே அமைக்கப்பட்டிருக்கும் 'ரப்பர் ஹோஸை' (Rubber hose) அடிக் கடி கவனித்துக் கொள்ளுங்கள். நாள்பட அவைகள் பழுதடைந்து விடும். பியூல் பம்ப் களில் பொருத்தப்பட்டிருக்கும் யூனியன்களி லிருந்து ஒழுக்கு ஏற்படாமல் அடிக்கடி கவனி த்துக்கொள்ளுங்கள்.

வாடிக்கைக்காரர்களின் வாக்கே
சிறந்ததோர் அத்தாட்சி



டான்-ப்ளெக்ஸ்
கிளட்ச் டிஸ்க்

"தொல்லேயின்றி
59,082 மைல்கள்!

Don-Flex

டான் – ப்ளெக்ஸ்
கிளட்ச் டிஸ்க்கின் உழைப்பு
மிகத் திருப்திகரம்!" என்று

இந்தியாவில் மிகப் பெரிய போக்கு வரத்து ஸ்தாபனத்தார்
ஸதர்ன் ரோட்வேஸ், மதுரை
மகிழ்ச்சியுடன் கூறுகிருர்கள்

ரானே (மதராஸ்) லிமிடெட்,
மதராஸ் - 32
(ஸ்மால் & பார்க்ஸ் லிமிடெட், இங்கிலாந்து
அவர்களது ஒத்துழைப்புடன்
இந்தியாவில் தயாரிப்பவர்கள்)

CRITERION-RE-466 TA

விநியோகஸ்தர்கள் :
மதருஸ், மைசூர், கேரளா:
ஸ்பீட்-ஏ-வே பிரைவேட் லிட்., 35/5, மவுண்ட் ரோடு, மதருஸ்-2.

கேஸ்கட் (Gasket) பழுதுபட்டால் உடனே மாற்றி விடுங்கள். சாதாரணமாக கார்புரேட்டரில் ஒழுக்கிருப்பின் எளிதில் கண்டு கொள்ளலாம். அந்த வேளேயில் கார்புரேட்டரைக் கழற்றி சுத்தம் செய்வதோடு, 'ப்ளோட் சேம்பர் (Floatchamer)' "ரீலீஸ் வால்வ்' (Release valve) முதலியவைகள் தாராளமாக இயங்குகின்றனவா என்பதையும் கவனித்துக் கொள்ளுங்கள்.

பெட்ரோல், கார்புரேட்டலிருந்து வெஞ்சரில் வந்து சேருகிறது. இங்கே தான் காற்றுடன் பெட்ரோல் கலந்து 'இன்லெட் மானிபோல்ட்' வழியாக என்ஜினுக்குள் செல்கிறது. ஏர்க்ளீனரின் (Aricleaner) அடிப்பாகத்தில் 'பட்டர் ப்ளே வால்வு' பொருத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதை சரியாக அட்ஜஸ்ட் செய்யப்படாவிட்டால் காற்றுடன் கலக்க வேண்டிய அளவுக்கு அதிகமாக பெட்ரோல் கலந்து கொள்வதினுலும் பெட்ரோல் விரயமாகும்.

மானிபோல்ட் இணைப்பில் ஒழுக்கு ஏற்பட்டால் பெட்ரோல் மிக்சரின் வேகம் குன்றி விடுவதால் அதிக மிக்சர் தேவைப்படுகிறது. இதுவும் பெட்ரோல் வீணுவதற்குரிய காரணங்களில் ஒன்று!

மேற்குறிப்பிட்ட அனேத்தும் ஒழுங்காக இருப்பினும் இக்னேஷன் சரியாக இல்லாமலிருப்பின், ஒழுங்கான முறையில் பெட்ரோல் எரியாமல் (அதாவது பிஸ்டன் மேல் லெவலில் வரும் பொழுது) கரி படிய ஆரம்பிக்கிறது. அந்தக் கரியோடு லட்சக்கணக்கான முறை பிஸ்டன்கள் மேலும் கீழும் ஓடிக்கொண்டிருக்கும்போது மேலே நிற்கும் கரி தணலாகிவிடும். அப்போது பிஸ்டன் மேலே வருவதற்கு முன்னதாகவே ஸ்பார்க்கின் உதவியில்லாமலே பெட்ரோல் மிக்ஸர் எரிந்து விடுவதாலும் அதிகமான பெட்ரோல் மிக்ஸர் செலவாகி விடுகிறது.

எரிந்துபோன கழிவு வாயுக்கள் எக்ஸாஸ்ட் பைப்பின் வழியாக வெளியேறும்பொழுது

எக்ஸாஸ்ட் பைப்புகள் வளைந்தோ, அடிபட்டு நசுங்கியோ, கரிபிடித்து புகைதாராளமாக வெளியேருத அளவுக்கு அடை பட்டோ இருக்குமாயின், வெளியேறவேண்டிய புகை சிலிண்டர் ஹெட்டுக்கள் (Cylinder head). நொடிப்பொழுது தயங்கும். நாம் இதை உணராது ஆக்ஸிலரேட்டரை சற்று அதிகமாக அழுத்திஞல்அந்த வேகத்தில் என்ஜின் அந்தப்புகையை வெளியேற்றுவதற்காக துரித கதியில் இயங்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிற

தல்லவா? அப்போது தேவைக்கு மிஞ்சிய பெட்ரோல் வீணுகிறதல்லவா? இவற்றைத் தவிர்க்க சைலன்ஸர் , எக்ஸாஸ்ட் பைப் ஆகியவைகளைப் பழுது பார்த்து ஒழுங்குசெய்வதின் மூலம் பெட்ரோல் விரயத்தை தடுக்கலாம். தேவைப்பட்டால் அதனை மாற்றிவிடத் தயங்கக்கூடாது.

இப்போது மோட்டார்வாகனத்தின் பெட்ரோல் டாங்கிலிருந்து எக்ஸ்ாஸட் பைப் வரை எல்லாமே ஒழுங்காக இருக்கிறது. எனினும், பெட்ரோல் செலவு குறையவில்லையென்ருல் வேறு காரணங்களும் இருக்கின்றன என்பது தானே பொருள். அவற்றில் பாட்டரியின்சக்திக் குறைவும் ஒரு காரணம். சக்திக்குறைவான பாட்டரியிலிருந்து செல்லும் மின்சாரம் வேண்டிய அளவு வேகமற்று மெதுவாகச் செல்வதால் என்ஜினில் உள்ள பெட்ரோல் முழுதாக எரியாமல் வீணுகிறது. அதனுல் என்ஜினின் இழுக்கும் சக்தி குன்றிப்போவதால், பெட்ரோலை அநியாயமாக வீணடித்து வாகனத்தை இயக்கிச் செல்ல நேரிடுகிறது.

பாட்டரியுட்பட அனைத்தும் திருப்திகரமாகஇருந்து, பிரேக்குகளின்தொந்தரவுமட்டும் இருந்தாலும் பெட்ரோல் செலவு அதிகரிக்கும். ஒருமுறை பிரேக்கை மிதித்தவுடன் 'ரிலீஸ்' (Release) ஆகாமல் 'டிரம்'களோடு ஒட்டி நின்ருல் சக்கரங்களின் உருளும் வேகத்தை அது தடுக்கிறது. இதை 'டிரம்' மீது கையை வைத்துப் பார்த்தால் உணர்ந்து கொள்ளலாம் வழக்கமான இளம் சூட்டிற்கு மாருக அதிகரித்திருப்பின் உடனே பிரேக்கை சரிப்படுத்திக்கொள்ளாவிடினும் பெட்ரோல் விரயமாகலாம்.

மேலும் டயர்களில் காற்று அழுத்தம் குறைவாக இருப்பின் டயர்களின் இருபக்கமும் விரிந்து தரையில் அகலமாகப் பற்றிக் கொண்டு ஓடுவதற்கு ஏதுவாகிறது! இந்நிலை வாகனத்தின் சரளமான ஓட்டத்தைக் கட்டுப் படுத்தி பெட்ரோலை வீணுக்கும்!

இறுதியாக, சில டிரைவர்கள் பெட்ரோலை வீணடிப்பதில் முன்னணியில் நிற்கிருர்கள் என்பதையும் வருத்தத்துடன் சொல்லவேண்டியுள்ளது. சிலடிரைவர்கள் சீட்டில் அமர்ந்தார்களோஇல்லையோ, பிறகு அனைத்துமேஅவசரம். ப்ரஸ்பட்டனை அமுக்குவதில்அவசரம், என்ஜின் ஸ்டார்ட் ஆகி ஓடு முன் வண்டியை நகர்த்த அவசரம், கியர் மாற்றுவதில் அவசரம். இந்த அவசரகோலத்திஞல் வீணுகும் பெட்ரோலை கணக்கிட்டே கூற முடியாது! எனவே எதிலும் நிதானத்தைக் கடைப்பிடியுங்கள்.

உங்கள் கவனத்திற்கு சில விஷயங்கள்

1. என்ஜின் சரியாக இயங்குமுன் கியர் போட்டு தாவிச்செல்ல முயற்சிக்காதீர்கள்.

2. என்ஜின் ஸ்டார்ட் ஆனவுடன் தாமதமின்றி (Choke) சோக்கை அழுத்திவிடவும்

3. அவசரமாய் ஸ்டார்ட் செய்து சில அடி தூரம் செல்வதற்குள் டாப்கியர் மாற்றி மீண்டும் மீண்டும் கியர்களை மாற்றுவதை தவிர்க்கவும்.

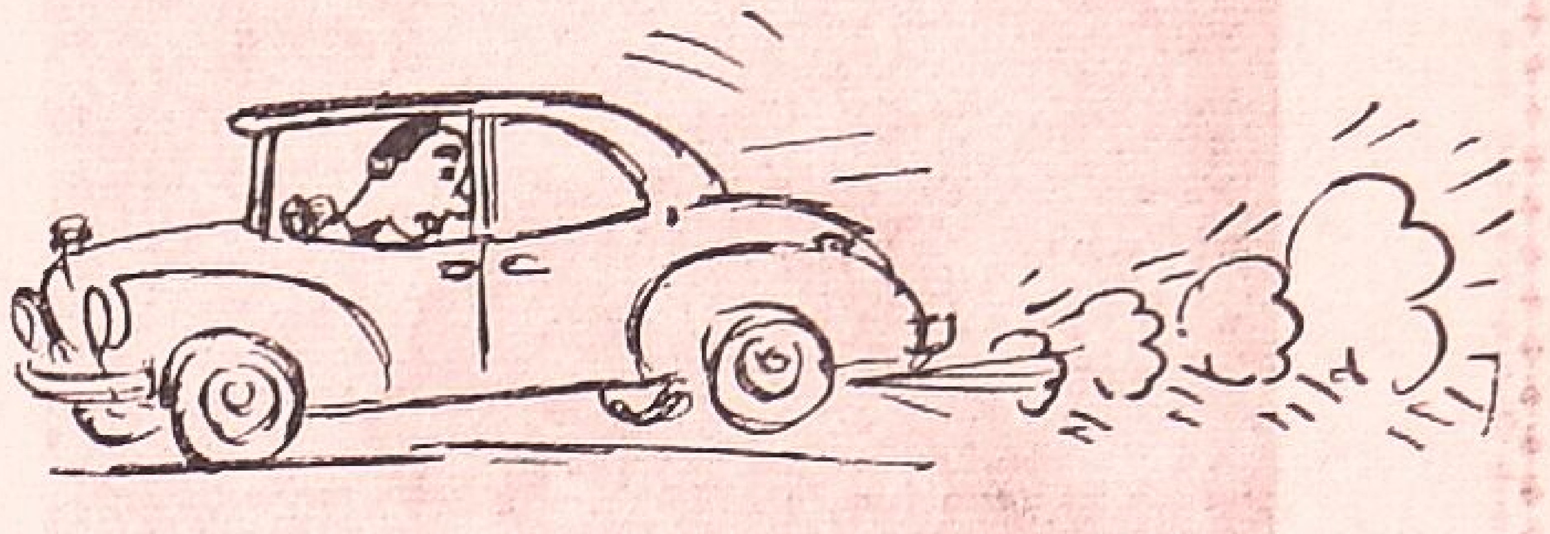
4. சந்தடி நிறைந்த பாதைகளில் 30, 40 மைல் வேகத்தில் செல்வது, திடீரென பிரேக்கை மிதிப்பது. மீண்டும் லோ கியர் மாற்றுவது போன்ற பழக்கத்தை கைவிட்டுவிடுங்கள்.

5. வண்டியின் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்த அடிக்கடி பிரேக்கை மிதிக்கவேண்டாம். ஆக்ஸிலரேட்டரில் இருந்து காலை எடுத்தாலே போதும் என்ற நிலையில் வீணாக பிரேக்கை மிதித்து, கியரை மாற்றாதீர்கள்.

இவை எல்லாவற்றிக்கும் மேலாக நீங்கள் வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்லும் பொழுது உங்கள் மனம் அமைதி இழந்திருந்தாலும் பெட்ரோல் விரயமாகலாம் என்பதும் உண்மையே! மிக அமைதியான மனோநிலையில் வாகனத்தை ஓட்டிச் சென்றால் மட்டுமே சிக்கனமாகப் பெட்ரோல் செலவாகும்!

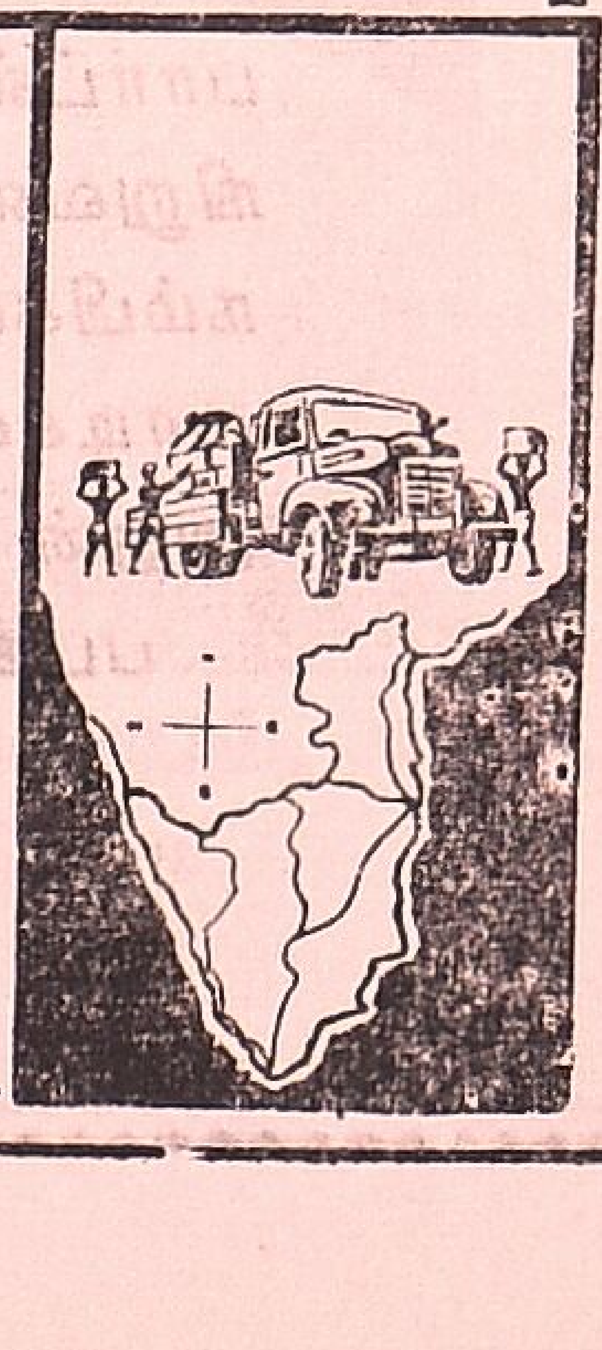
டீசல் டிரக்குகளின் டாங்கிலிருந்து செல்லும் காப்பர் டியூப்கள் என்ஜின் அதிர்ச்சியினால் உடைந்துவிடும் வேளையில் இன்சுலேசனோ, சோப்போ உங்களுக்குப் பயன்படாது. எனவே ட்யூப்பின் அளவுக்கேற்ற சிறிய, ரப்பர்ஹோஸ், 'ஹோஸ் கிளிப்' ஆகியவைகளை தயாராக வைத்திருந்தால் நொடிப் பொழுதில் ஒழுக்கை சரிசெய்து விடலாம்

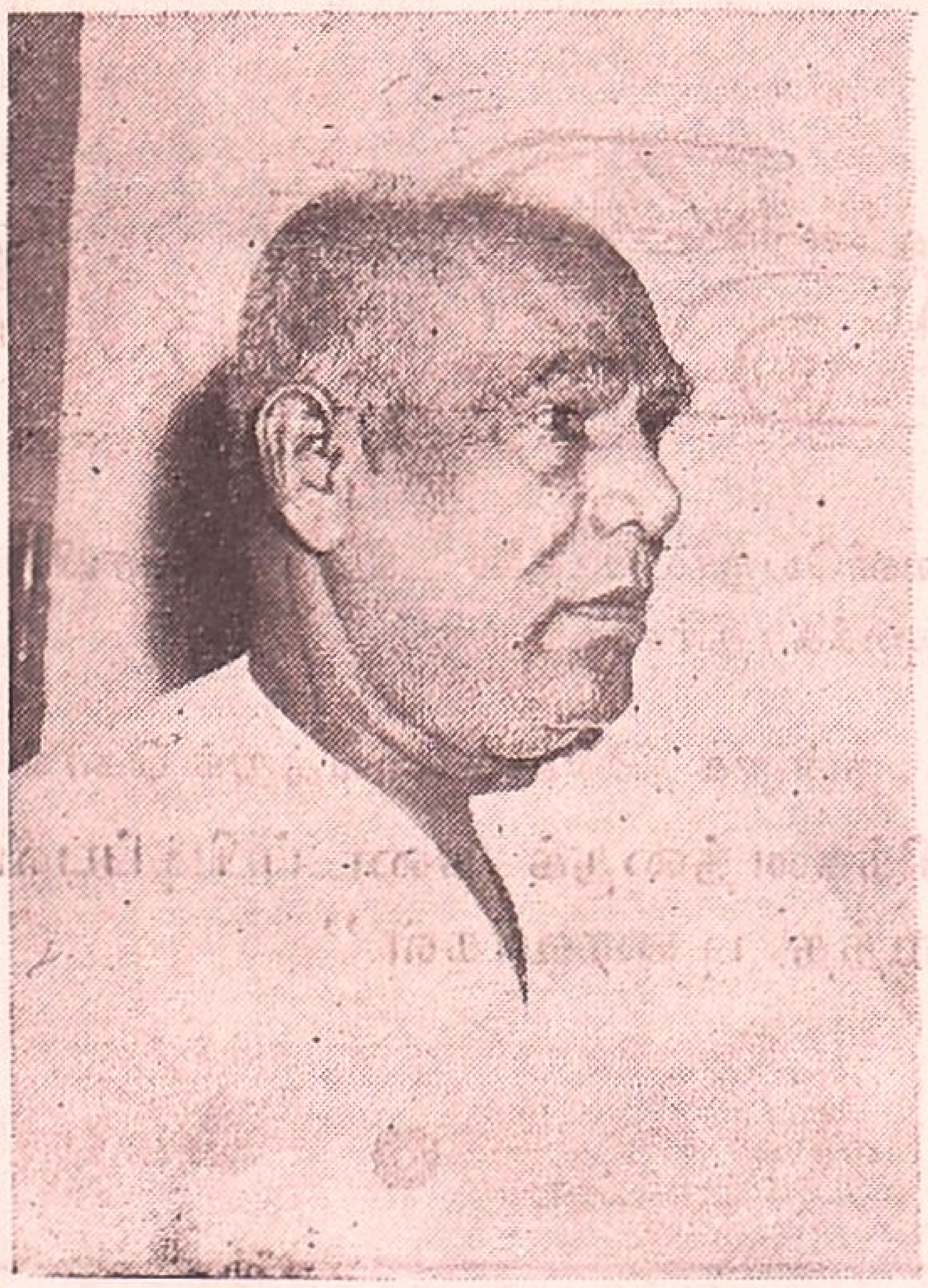
டாங்கியிலிருக்கும் டீசல் முற்றிலும் காலியாகும்வரை வண்டியை ஓட்டாதீர்கள், அசந்தர்ப்பமாக டீசல் தீர்ந்து போய்விட்டால் உள்ளே நிறைந்துவிடும் காற்றை 'பம்ப்' செய்து வெளியேற்றும் பொழுது, காற்றுடன்



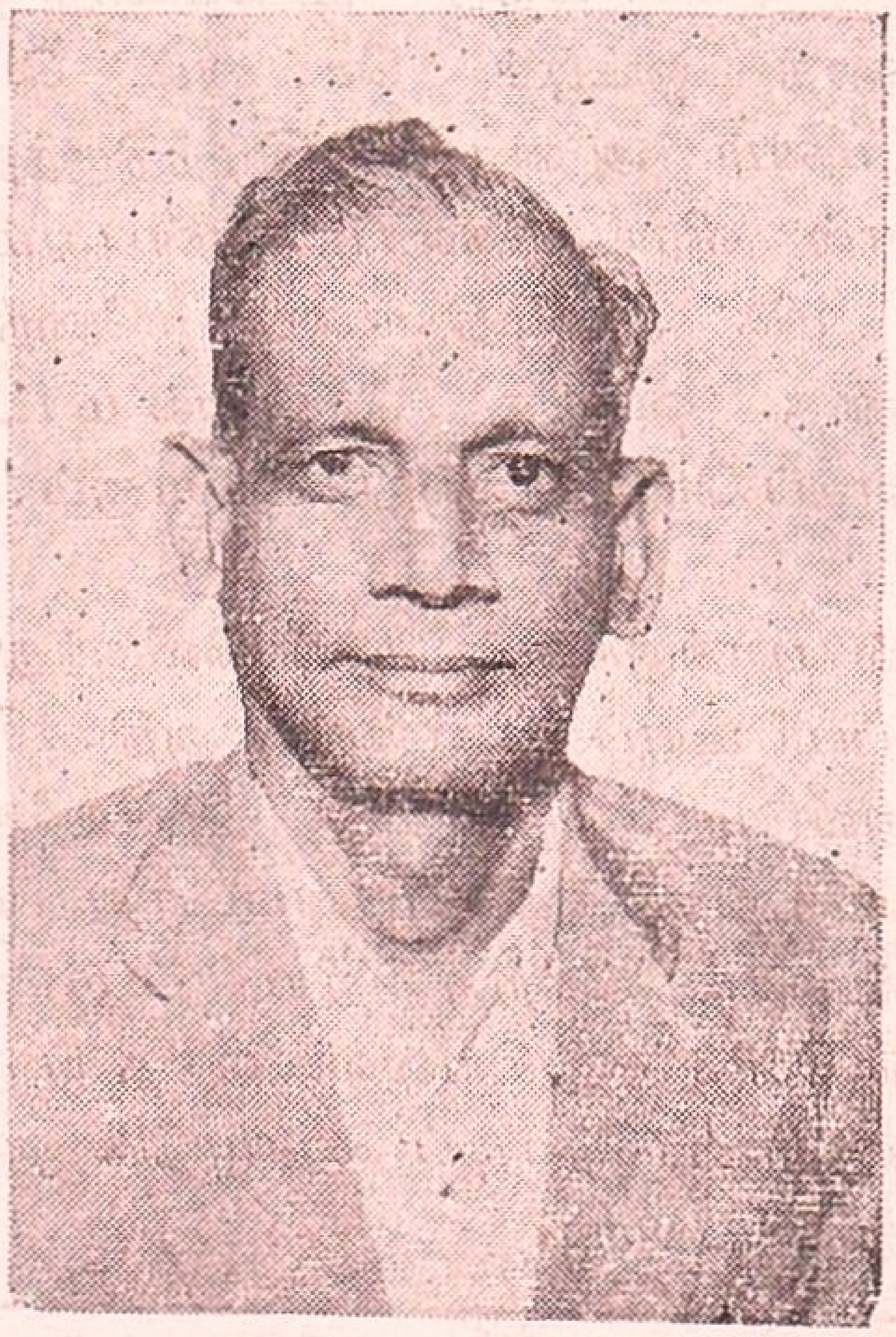
வெளியேறும் டீசலை கீழே தரையில் சிந்தி வீணாக்காதீர்கள்.

நன்றாக நினைவில் வைத்துக் கொள்ளுங்கள்
"சிக்கனத்தைக் கடைப்பிடிப்பவர்களே சிறந்த டிரைவர்கள்"

ராஜீஸ் ஆட்டோமோபைல் ஒர்க்ஷாப்
53.A., கூட்ஸ்செட் தெரு, பொள்ளாச்சி.
லாரி, கார், பஸ் மற்றும் எல்லாவகையான ஆயில் என்ஜின்களையும் சிறந்தமுறையில் பழுது பார்க்கப்படும்
உரிமையாளர்: R.நடராஜ்
போன் நெ. 142
தென்னகத்திலுள்ள எல்லா ஊர்களுக்கும் இரவு பகல் எந்த வேளையிலும் குறைந்த வாடகைக்கு லாரிகள் விடப்படும்
ராஜீஸ் லாரி டிரான்ஸ்போர்ட்
மார்க்கெட் ரோடு, பொள்ளாச்சி.


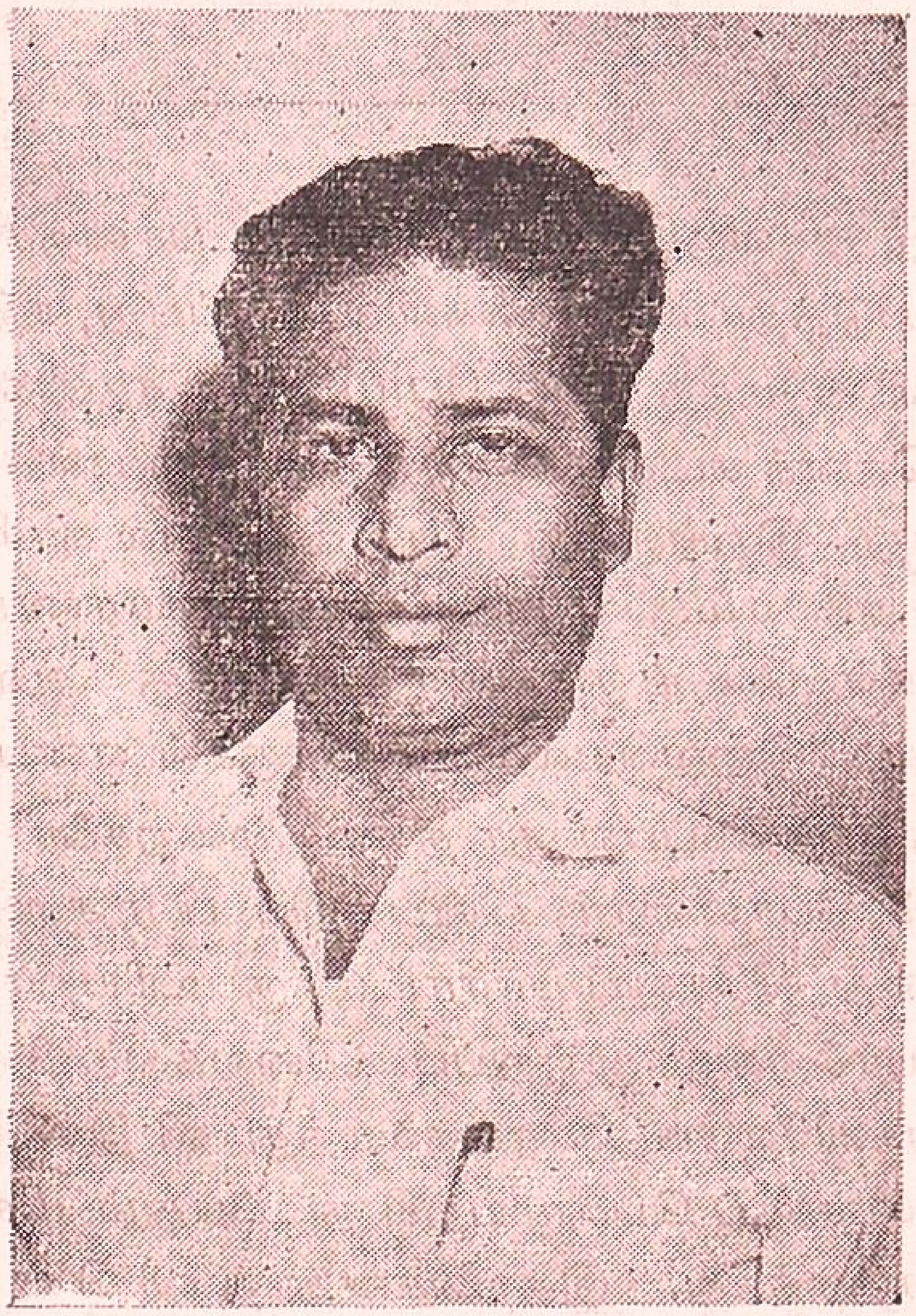


திரு. வாலசபள்ளிசத்திராஜு,
மேனேஜிங் டைரக்டர்.



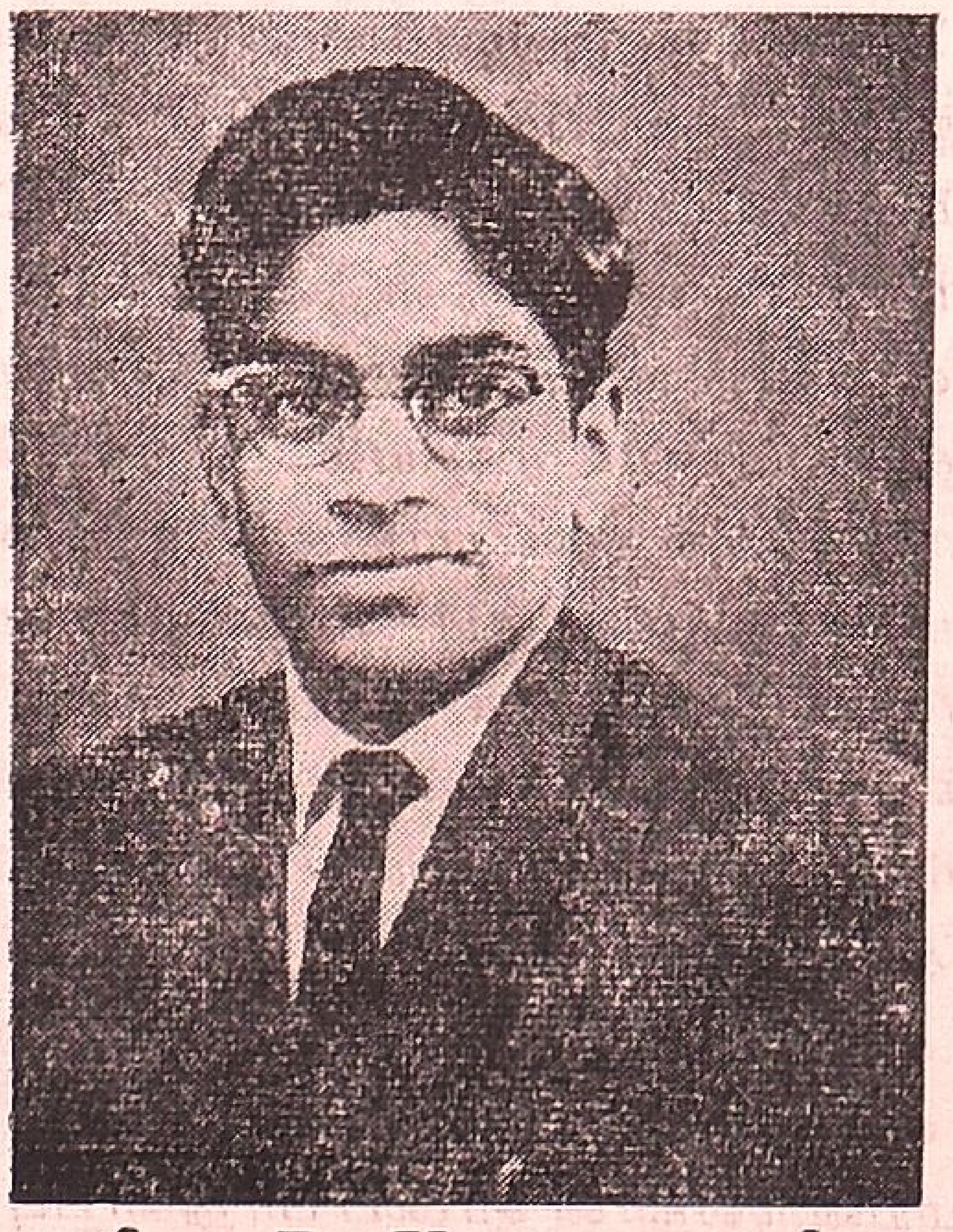
திரு. நாகசூரியநாராயணமூர்த்தி,
ஜாயிண்ட் மேனேஜிங் டைரக்டர்.

காகிநாடாவிலுள்ள **ஸ்ரீ ராமதாஸ் மோட்டார் டிரான்ஸ் போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட்** நிறுவனம் எல்லா வகையான மோட்டார்வாகனங்களுக்கும் தேவையான பலதரப்பட்ட ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்கள் தயாரிப்புத் துறையில் சிறந்து விளங்குகிறது. அந் நிறுவனத்தில் உருவாக்கப்பட்டவைகள் நீடித்து உழைப்பதிலும், நம்பிக்கையிலும் இணையற்ற கீர்த்தி பெற்றுத் திகழ்வதோடு, வாடிக்கையாளர்களின் நினைவில் நீங்காத இடம் பெற்றுள்ளது. அதன் சிறப்புக்கு காரணமான முக்கியஸ்தர்கள் சிலரின் புகைப் படங்களை இங்கே மகிழ்ச்சியுடன் வெளியிட்டிருக்கிறோம்.

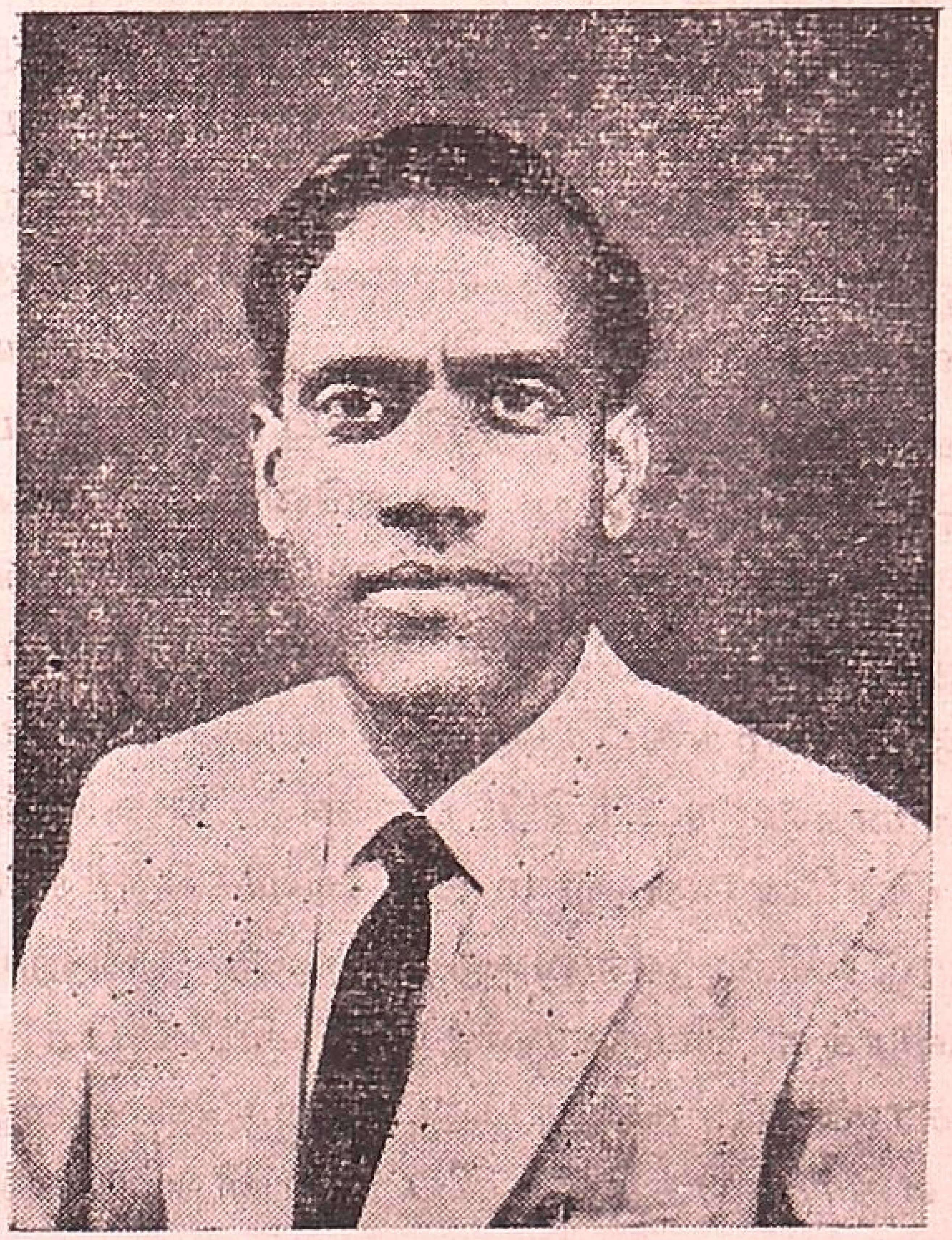


திரு. K. V. R. சௌத்ரி,
டைரக்டர்.

திரு. N. வெங்கடேஸ்வரராவ்,
சேல்ஸ் மேனேஜர்.



திரு B. V. ஹரநாத்,
புரொடக்‌ஷன் மேனேஜர்.



திரு. M. சுப்ரமண்யம்,
பார்ட்ஸ் மேனேஜர்.

நின்று, நிதானித்துப் போகவும்!

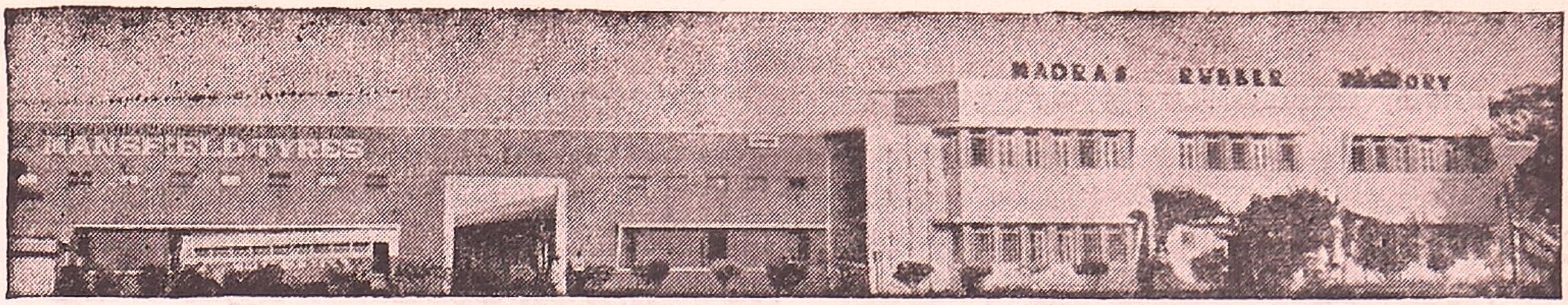
1963-64–ல் தமிழகம் முழுவதிலுமாக 7321 மோட்டார் விபத்துகள் நடந்துள்ளன. இவற்றில் பெரிய விபத்துகள் 1188; உயிர் இழந்தோர் தொகையோ 661. முந்திய வருடத்தைவிட விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை ஏறியிருக்கிறது. சான்ருகச் சென்னை நகரத்தில் மட்டும் சிறியவையும் பெரியவையுமாக நேர்ந்துள்ள 3300 விபத்துகளில் மாண்டவர் தொகை 88; முன் வருடத்தைவிட இது சுமார் 15 சதவிகிதம் வரை அதிகமாகும், ஆகவே, முன்னெப் பொழுதையும்விட முனைப்பாக இவ் வருடம் சாலைப் பாதுகாப்பு வாரம் அனுஷ்டிக்கப்படுவது எதிர்பார்க்கக் கூடியது.

இந்த வாரத்தில் விசேஷமாகப் பிரசாரம் செய்யப்படும் சாலை விதிகளை நன்கறிந்து நடப்பது எல்லோருக்கும் நல்லது மட்டுமல்ல; குறிப்பாகக் கார் ஓட்டுபவர்களின் கடமையாகும் அது. கண்மூடித்தனமாகக் கார்களை ஓட்டும் வழக்கம் அவர்களிடையே வர வர வலுத்து வருவது வெளிப்படை மோட்டார், ஓட்டுவதற்குப் போதிய தகுதி; திறமை இருக்கிறதா என்று பரீட்சித்துப் பார்க்காமல் ஏராளப் பேருக்கு அனுமதி வழங்கி விடுவதால் வரும் வினையே இது எனப்படுகிறது. இது மெய்யானுல் கடும் கண்டனத்துக்கு உரியது ஏனனெனில், மக்களின் உயிருடன் விளையாடும் விஷயமாகும் இது. ஆகவேதான் மேநாடுகளில் சாலை விதிகளைப் பொறுத்து எழுத்துப் பரீட்சை உள்படக்கடும் பரிசோதனைகள் நடத்திப் பூரணத் திருப்தி கண்ட பின்னே அனுமதி அளிக்கிறுர்கள். அந்த நாடுகளின் அளவுக்கு இங்கு இன்னும் போக்குவரத்து பெருகாவிடினும் இப்போது முதற்கொண்டே கண்டிப்பைக் கைகொள்வது தான் எதிர்காலத்தில் விபத்துகளின் எண்ணிக்கை இன்னும் ஏருமல் தடுக்கத்தக்க வழியாகும்.

மோட்டார் ஓட்டிகள் மட்டுமின்றிப் பாதசாரிகளும் பல விபத்துகளுக்குக் காரணமாக இருந்து வருகின்றனர். நடைபாதைகளைப் பயன்படுத்தாமல் சாலைகளில் நடப்பது, சந்திப்புகளில் மந்த நடை போடுவது, சாலைகளைச் சடக்கெனக் கடக்கப்படுவது, ஓடும் பஸ்களில் ஏறுவது—இறங்குவது போன்று பல காரியங்களை அவசரம். அஜாக்கிரதை காரணமாக அவர்கள் செய்து அனர்த்தத்துக்கு ஆளாகிறுர்கள். இவையெல்லாம் பிசகுகள் என்பதை இடித்துரைக்கப்பல நூதன முறைகளை இவ் வாரம் போலீஸார் பின்பற்றிப் பிரசாரம் செய்வது விசேஷப் பாராட்டுக்கு உரியதாகும். இப்போக்குக்கு முற்றுப்புள்ளிவைக்கப் பிஞ்சு மனங்களிலேயே போக்குவரத்து விதிகளைப் பதியவைக்கப் பெருமுயற்சி நடப்பதும் மிகவும் மெச்சத்தக்கது. இதற்கெனத் தனியொரு இடம் நிறுவித் தொண்டாற்றும் பர்மா–ஷெல் கம்பெனியாரைப் போக்குவரத்துடன் தொடர்பு கொண்டபிற நிறுவனங்களுங் பின்பற்றும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம்.

இவ்வகையில் நகரசபைகளுக்கு நிறையப் பொறுப்புகள் உண்டு. சாலைகளைச் சீராக வைத்திருப்பதுடன் நடைபாதைகளையும் நல்லபடியாகவும் அகலமாகவும் அவை அமைப்பது முக்கியம் சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் பல நடைபாதைகள் படுமோசமாக இருப்பது பகிரங்க ரகசியம் ஏற்கனவேயே குறுகலான அந்த நடைபாதைகளில் கடைகளும் திடீரென முளைத்துச் சாலைகளில் மக்கள் வெள்ளம் வழிந்தோடச் செய்கின்றன. இம் மாதிரிக் குறைகளைச் சென்னை நகரசபையைத் தொடர்ந்து மற்ற ஸ்தல ஸ்தாபனங்களும் உடனடியாகக் களைவது அவசியம். வருடம் ஒரு வாரம் மட்டும் தடபுடல் செய்த பின் ஓய்ந்து விடமால் இப்படிச் சகல தரப்பினரும் ஒன்று பட்டு முயன்ருல்தான் சாலைப் பாதுகாப்பு சிறப்பாக அமையும்.

— ஜனவரி 21-ந் தேதிய
சுதேசமித்திரன் தலையங்கம்



மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரி தயாரிக்கும்

"மான்ஸ்பீல்ட்" டயர் வரலாறு

காற்றடைத்த பை !

"அரிதரிது மானிடராதல் அரிது" என்று ஔவைப் பாட்டியின் பாராட்டைப் பெற்றது மானிடப்பிறவி !

அரிதான அந்த மானிடப் பிறவியைக் 'காற்றடைத்த பையடா ! மாயனுர் குயவன் செய்த மண்ணு பாண்டம் ஓடடா !" என்று உருவகப் படுத்தும் வேதாந்தச் சித்தர் பாடலும் தமிழகத்தில் வழங்கித் தான் வருகிறது.

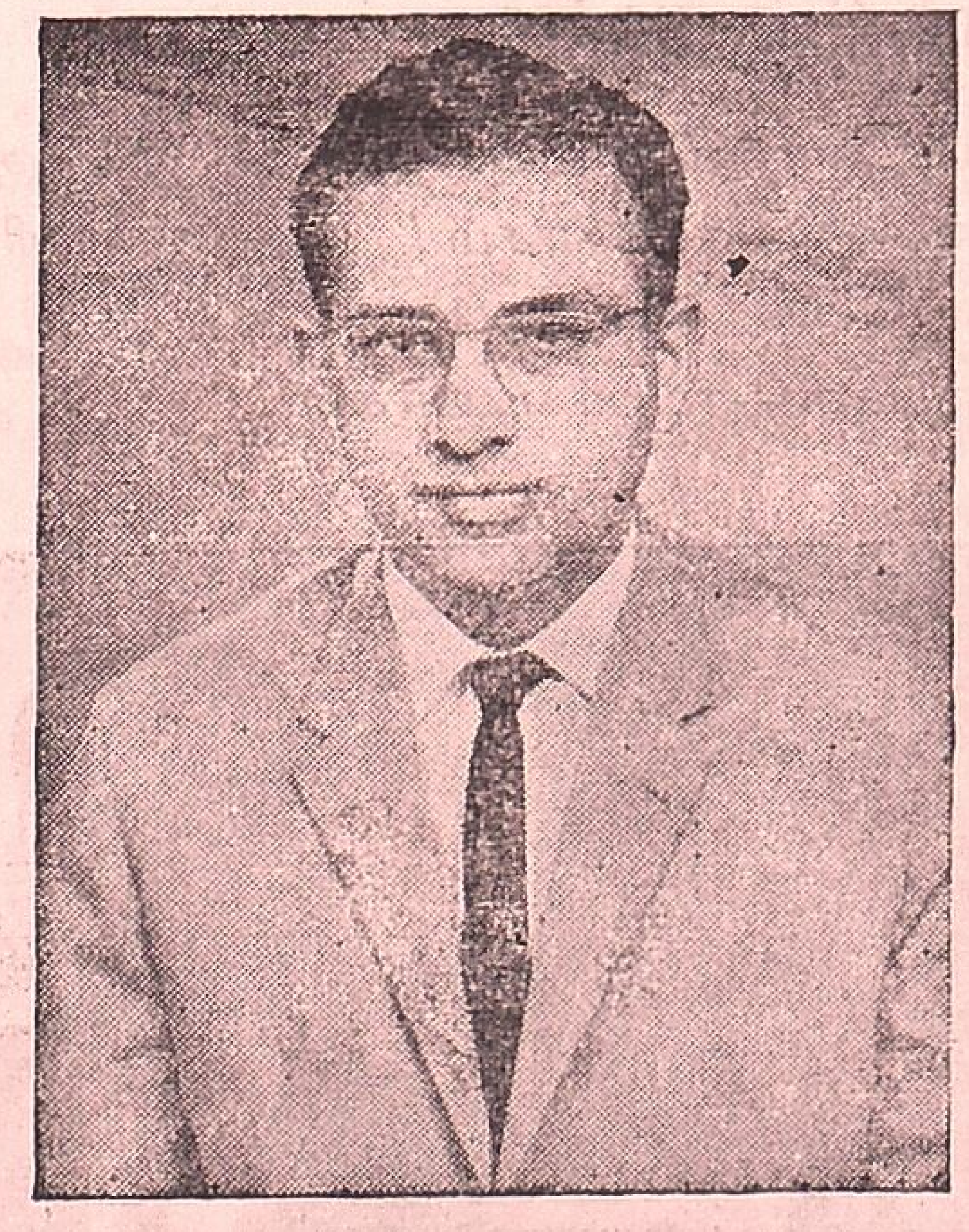
"காற்றடைத்த பை !" மானிட வாழ்விற்கு மூச்சு முக்கியம். அதனை அடைத்துக் காத்திடும் பை-தேகம் ! மூச்சு விட நல்ல காற்றும், அதனை ஏந்தி நடமாடிட திடகாத்திர மான தேகமும் இன்றியமையாதன என்பது 'காற்றடைத்த பை' என்ற சொற்றொடரில் எத்துணை ஆழமாகப் பொதிந்து விளங்குகிறது.

மனிதன் பிறக்கிறான். உண்டு, உறங்கி, ஊர்ந்து, தவழ்ந்து, மழலைமொழி பேசித் தத்தி நடந்து, நடைபயின்று நிமிர்ந்து நிற்கிறான் ! குழந்தை—சிறுவன்—கட்டிளங்காளை எனப் பல பருவங்களைப் படிப்படியாகத் தாண்டுகிறான் ! வாழ்கிறான், வளர்கிறான்.

மனித வாழ்விலும் வளர்ச்சியிலுந்தான் எத்தனையெத்தனை சோதனைகள், சாதனைகள், வளைவுநெளிவுகள் வாழ்க்கைச் சாதனங்கள் ! நாகரிக முன்னேற்றக் கண்டுபிடிப்புகள் ! மண்ணைத் துளைத்து விண்ணில் தவழ்ந்து, ஆழ்கடல் மீது உலவி, வான்வெளியிலும், வாழ இடந் தேடும் அறிவும் ஆற்றலும் மானிட வாழ்வில் இன்றைய அன்றாட நிகழ்ச்சிகள் !

வகை வகையான சாதனங்கள்

மானிடன் தனது வாழ்க்கை வசதிக்காக எதையெதையோ கண்டுபிடித்துள்ளான் தனது தேவைகளை உற்பத்தி செய்கிறான். உற்பத்திப் பொருள்களைத் தேவைப்படும் இடத்திற்குக்கொண்டு செல்ல பல்வேறு சாதனங்களை வகை வகையான வாகனங்களைப் பயன்படுத்துகிறான்.



மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரி மானேஜிங் டைரக்டர்
திரு. கே எம். மாம்மன் மாப்பிளை

பயணம், பண்டப் போக்கு வரத்துக்கான சாதனம், மானிட வாழ்வை இணைக்கும் சக்தியாக-இல்லாததை ஏற்றிச் சென்று எங்கும் இட்டு நிரப்பும் நடமாடும் அன்னையாக—திக்கெட்டும் தினம் தினம் பரவி, பல்துறைச்செல்வத்தையும் பெருக்கிடும் பெற்றேனாக விளங்கி வருகிறது.

'காற்றடைத்த பை'யான மானிடர் ஊரெங்கும் பயணம் செய்திடவும் பண்டங்களைப் பல விடத்தும் பரிமாறிடவும் பயன்படும் பல்வகை வாகனங்களைத் தாங்கி, உருண்டோடச் செய்திடும் "காற்றடைத்த பை" தான் ரப்பர் டயர். பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் பஸ், சாமான் போக்குவரத்துக்கு நாடி நரம்பாய் விளங்கிடும் லாரி, டிரக், மேனி குலுங்காமல் குலையாமல் உல்லாசமாய் ஊர் சுற்ற உதவும் மோட்டார் கார், சிக்கனச் செலவில், சிட்டெனப் பாய்ந்தோடும் ஸ்கூட்டர்கள்! சாலைப் போக்குவரத்துச் சாதனங்கள்தான் எத்தனை வகை! எத்துணை விதங்கள்!

இவையனைத்துக்கும் ஆதாரம் காற்றடைத்த பைதானே! வளமும் வன்மையும் படைத்திருக்கும் ரப்பர் டயர்கள்தான் வாகனங்களைத் தாங்கியேந்திப் பாதையில் விரைகின்றன!

வாகனத்தின் மூச்சு

மானிட வாழ்வின் உயிர்-மூச்சை இயக்கும் காற்றுப்பை—சுவாசகோசம்! வாகனங்களின் மூச்சுப் பையென விளங்குபவை அவற்றின் காற்றுப்பைகள்—ரப்பர் டயர்கள்!

மூச்சுப்பை பழுதடைந்தால் மானிட இதயத்துடிப்பு நின்று வாழ்வே முடிந்தது என்ற நிலை! ஆனால், மானிடன் கண்டுபிடித்த காற்றுப் பைகள் அதற்கு முற்றிலும் மாறானவை! அவற்றில் பழுது ஏற்பட்டால் புதுப்பிக்க வழிவகையுண்டு—வசதியும் இருக்கிறது. காற்று தீர்ந்து போனால் புதிதாக அடைத்திடலாம். பையில் பொத்தல் விழுந்தால் ஒட்டி அடைக்க முடியும். ஏன்! புதிய டயர் போட்டு மாற்றிக் கொள்வது சர்வ சாதாரணம்.

மனித வாழ்வின் தேவைகளை ஏந்தி, அங்குமிங்கும் நடமாடும் வாகனக் காற்றுப்பைகளை—ரப்பர் டயர்களைத் தயாரிக்கும் தொழில், வித்தைச் செயல் மட்டுமல்ல. வளம் பெருக்க உதவும் வாழ்வுச் சாதனங்களில் குறிப்பிடத்தக்கதொன்றாகவும் விளங்குகிறது.

மகத்தான பெயர்

வாகனப் பளுவை ஏந்தி பாதையில் உருண்டோடும் சுமைதாங்கி, காரோட்டியின் கையாள்; ஏவலன்; எடுபிடி; வழித் துணைவன்! என்ன சொன்னாலும் தகும்! ரப்பர் டயரின் மகிமை அப்படி!

மான்ஸ்பீல்ட்! மகிமை மிக்க சொல். மகத்தான பெயர் வாகனத்தின் உயிர் மூச்சு உலகெங்கணும் உலா வரும் வெற்றிப்பட்டயம்.

மான்ஸ்பீல்ட்! டயர்களும், டியூப்புகளும் அத்துணை உலகப் பிரசித்தி பெற்றவை! அவற்றை இந்தியாவிலேயே உற்பத்தி செய்ய மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரி' திட்டமிட்டு செயலில் ஈடுபட்டது.

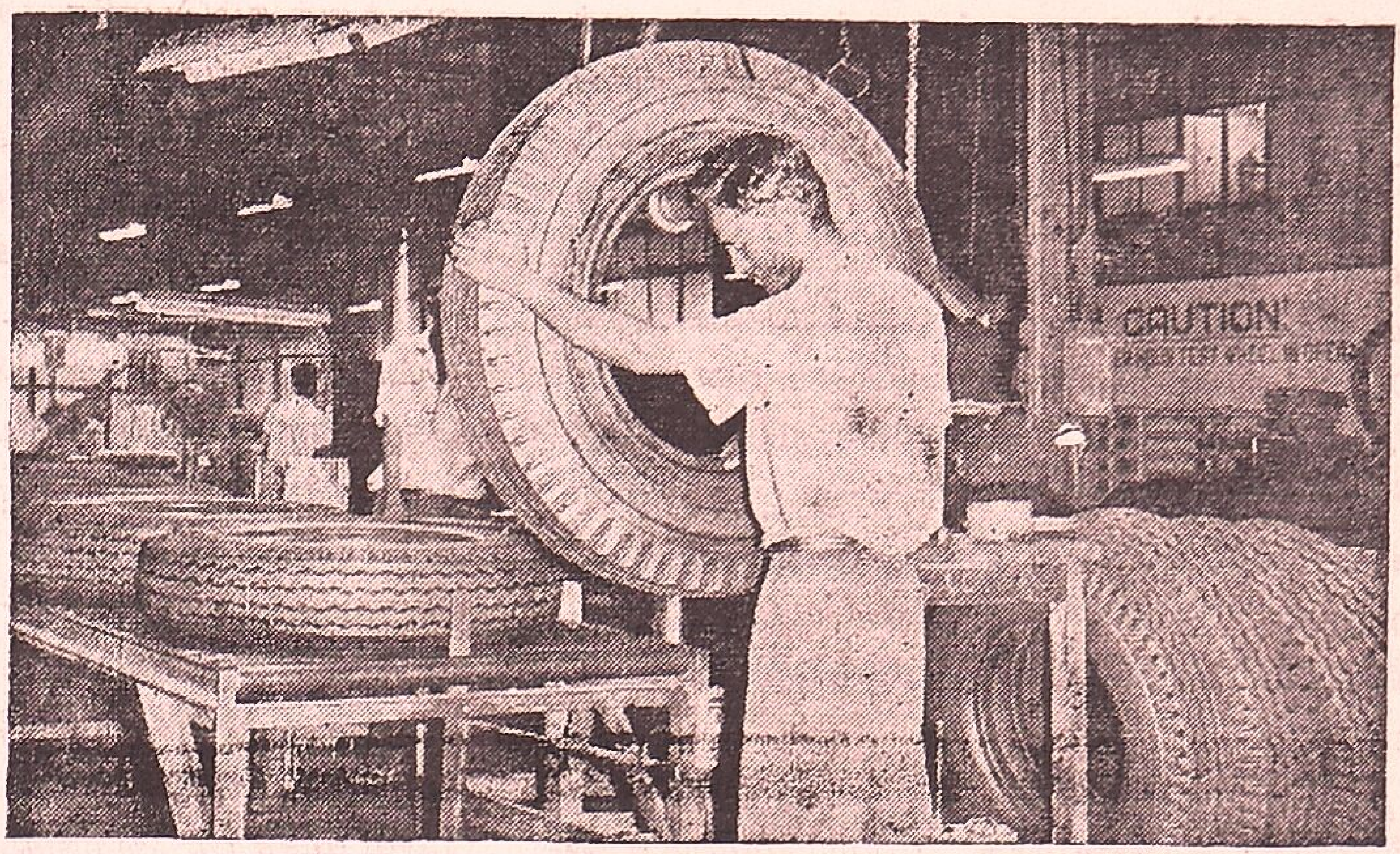
லெப்பர்ட் கார்விக் வாக்கர்

மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரியில் பணியாற்றும் அமெரிக்க நிபுணர்கள்

பலூன் முதல் டயர் வரை

பதினெட்டு ஆண்டுகளுக்கு முன் (1949) சென்னையருகே திருவொற்றியூரில் மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரி தொடங்கப் பட்டது முதன் முதலில்

இந்தத் தொழிற்சாலையில் பலூன்கள் தயாரிக்கப்பட்டன. விளம்பர நோக்கத்துடன் பல பண்டங்களின் பெயர்கள் பொறித்த பலூன்களையும் இத்தொழிற்சாலையினர் தயாரித்துக் கொடுத்தனர்.



தயாரான டயர் கடைசி முறையாக பரிசோதிக்கப்படுகிறது. சோதனை முடிந்த டயர்கள் அடுக்கிவைக்கப்பட்டுள்ளன.

கேரள மாநிலத்திலுள்ள நிரானகு என்னுமிடத்தைச் சேர்ந்த திரு. கே. சி. மாமன் மாப்பிளை, இந்த தொழிற்சாலையைத் துவக்கினர். கேரளாவில் பிறந்த இவர், சென்னை கிறிஸ்துவக் கல்லூரியில் படித்துப் பட்டம் பெற்றவர். பள்ளி ஆசிரியராகவும் பணி தொடங்கிய அவர் பல்வேறு துறைகளில் ஈடுபட்டார். அவற்றில் ஒன்றுதான் ரப்பர் தொழில். அதில் அவர் தீவிரமாக இறங்கினர்.

தரமே குறிக்கோள்

தரம் ஒன்றையே குறிக்கோளாகக் கொண்டு அவர் உழைத்தார். மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரி, நாள்தோறும் வளர்ந்தது முதலில் ரப்பர் பலூன்களைத் தயாரிக்கத் தொடங்கிய இத்தொழிற்சாலை பின்னர் கையுறை போன்ற ரப்பர் சாமான்களையும் தயாரிக்கத் தொடங்கியது. 1952–இல் 'டிரெட் ரப்பர்' தயாரிப்பில் இறங்கி, அத்துறையில் முன்னணியில் இருந்து வந்தது.

1954–ல் திரு. கே. சி. மாம்மன் மாப்பிளை காலமானது முதல் அவரது புதல்வர் திரு. கே. எம். மாமன் மாப்பிள்ளை தொழிற்சாலையைத் திறம்பட நடத்திப் பலவகையிலும் விஸ்தரித்து வருகிறார்.

இந்தியா அடிமைத்தளையில் கட்டுண்டு இருந்ததால், டயர்களை வெளிநாடுகளிலிருந்தே இறக்குமதி செய்யவேண்டியிருந்தது நாடு விடுதலை அடைந்த பின்னரும், இத்துறையில் அன்னியரின் சுரண்டல் நிற்கவில்லை

1954-ஆம் ஆண்டில் இந்தச் சுரண்டலைத் தடுக்கும் எண்ணம் இந்திய அரசுக்கு உதயமாயிற்று. அப்போது டயர் விலையைப் பொறுத்த மட்டில் அன்னிய கம்பெனிகள் வைத்ததே சட்டமாக இருந்தது. எனவே இது குறித்து ஆராய, ஒரு காப்பு வரிக்குழுவை இந்திய அரசு அமைத்தது. நியாயமான விலைக்கு மேலும் 7 சதவீதம் முதல் 21 சதவீதம்வரை லாபம் வைத்து டயர் விற்கப்பட்டு வந்ததை காப்புவரிக் குழு தனது அறிக்கையில் சுட்டிக் காட்டி, டயர்களின் விலையைக் குறைக்க வேண்டும் என்றும், இந்தியாவிலேயே டயர்கள் தயாரிக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்றும் சிபாரிசு செய்தது.

மான்ஸ்பீல்ட் ஒத்துழைப்பு

ஏற்கனவே டயர்களைப் புதுப்பிக்கும் வேலையில் ஈடுபட்டிருந்த மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரிக்கு, 1961-ம் ஆண்டில் டயர்கள், ட்யூப்கள் தயாரிக்க அனுமதி கிடைத்தது. அமெரிக்காவில் டயர் தயாரிப்புத் துறையில் பழமையான

தும் பெரியதுமான "மான்ஸ்பீல்ட் டயர் ரப்பர் கம்பெனி" ஒத்துழைப்பு நல்க முன் வந்தது. 1912-இல் அமெரிக்காவில் தொடங்கப்பட்ட மான்ஸ்பீல்ட் டயர், ரப்பர் கம்பெனி, ஆறு தொழிற்சாலைகளை நடத்துகிறது ஒகியோ மாநிலத்தில் மான்ஸ்பீல்ட் நகரிலுள்ள பெரிய தொழிற்சாலையில் ஒரு நாளைக்குமட்டும் 14000 டயர்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன இந்தியாவில் ஒரு நாளில் உற்பத்தியாகும் மொத்த டயர்களின் எண்ணிக்கைக்கு இது சமம். மான்ஸ்பீல்ட் டயர்கள், பல நாடுகளில் பெயர் பெற்றவை இந்தியா உள்பட பல நாடுகள், மான்ஸ்பீல்ட் டயர்களை இறக்குமதி செய்து வந்தன.

மான்ஸ்பீல்ட் டயர், ரப்பர் கம்பெனி ஒத்துழைப்பு காரணமாக டயர் தயாரிப்பில் பழுத்த ஆராய்ச்சி அனுபவம் இவற்றின் நன்மைகளை மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரி பெற ஏதுவாயிற்று. தொடக்கத்தில் முன்னோடி (Pilot) தொழிற்சாலை ஒன்று கட்டப்பட்டது. முழு அளவில் உற்பத்தி தொடங்குவதற்கு முன்னர், இந்தியத் தொழில் நிபுணர்களுக்கு டயர் உற்பத்தியில் நவீன முறையில் பயிற்சி அளிக்கவும், இந்திய சாலைகளிலும், பல பருவ நிலைகளிலும், இங்கு தயாராகும் டயர்களின் உழைக்கும் தன்மையைச் சோதித்துக் கண்டறியவும், முன்னோடித் தொழிற்சாலை உதவியது.

முதல் டயர்

முதலில் தயாரான டயர்கள், நாட்டின் பல்வேறு இடங்களிலுள்ள பஸ், லாரி போக்குவரத்துக் கம்பெனிகளுக்கு அனுப்பி சாலைகளில் ஓட்டச் செய்து சோதனை செய்யப்பட்டன. அந்த கம்பெனிகள் அனுப்பிய அறிக்கைகள் சேகரிக்கப்பட்டு உன்னிப்பாக ஆராயப்பட்டன. முன்னோடித் தொழிற்சாலையிலும் கடும் சோதனைகள் நடத்தப்பட்டன. மிகவும் வேகமாக ஓட்டியும், நாள் கணக்கில் ஓட்டியும் டயர்கள் சோதனை செய்யப்பட்டன. இறுதியில் இந்தியச் சாலைகளுக்கும், பருவ நிலைக்கும் ஏற்புடையதாகவும் பளுவைத் தாங்கக் கூடியதாகவும், மலிவானதாகவும், பாதுகாப்பான பயணத்திற்கு உறுதி அளிக்கக் கூடியதுமான டயர்கள் உற்பத்திக்கான திட்டத்தைத் தயாரித்து, மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரி, டயர் உற்பத்தியில் முழு மூச்சாக இறங்கியது.

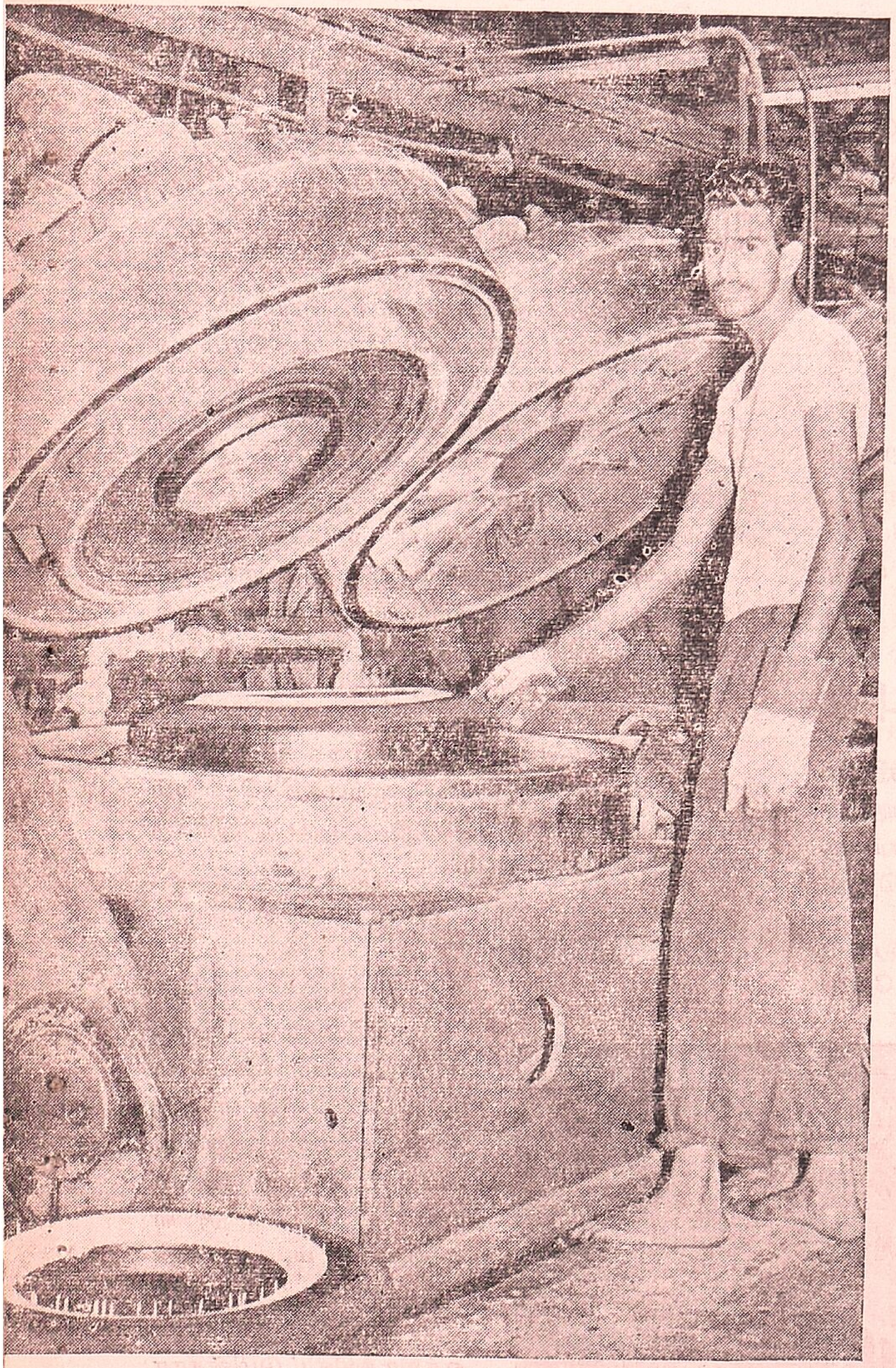
பிரதான தொழிற்சாலை

அமெரிக்காவிலிருந்து எந்திரங்கள் இறக்குமதி செய்யப்பட்டு, சென்னை திருவொற்றியூரில் பொருத்தப்பட்டன. மூன்றே மாத காலத்தில் தொழிற்சாலை இயங்கியது. 1961 நவம்பர் 17-ஆம் நாள் தமிழகத்தின் அப்போதைய முதலமைச்சர் திரு. காமராசர், ஒரு பொத்தானை அழுத்த, முதல் டயர், வெளிவந்தது.

அதன் பின்னர், 15 மாதங்களில் பிரதான தொழிற்சாலை இயங்கத் தொடங்கியது. உலகில், கிழக்கு நாடுகளில், மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரியில்தான் முழுவதும் நவீன எந்திரங்கள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. பிராதன தொழிற்சாலையை 1962 ஆம்ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 4-ந் தேதியன்று தமிழகத் தொழிலமைச்சர் திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் தொடங்கிவைத்தார்.

உற்பத்தித் திறனும் தரமும் குறையாத வண்ணம் தொழிற்சாலை அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

ரப்பர் டியூப் தயாராகி, வால் டியூப் பொருத்தப்படுகிறது.



ஒவ்வொரு இரண்டு நிமிடங்களிலும் தொழிற்சாலேயிலுள்ள காற்று எந்திர மூலம் வெளியே அகற்றப்பட்டு புதிய வெளிக்காற்று உள்ளே புகுத்தப்படுகின்றது. மின்சார ஒளியமைப்பு முறை தனிச்சிறப்புடையதாகும். பாக்டரி முழுவதும் மின்சார மூலமே ஒளியூட்டப்படுகிறது. மின்னொளியின் சூடு தொழிலாளியைத் தாக்கிவிடாத வண்ணம், சக்தி அதிகம்படைத்த மின் விளக்குகள் தக்க உயரத்தில் பொருத்தப்பட்டுள்ளன குளிர்சாதன எந்திர மூலம் பதப் படுத்தப்பட்ட தண்ணீர் தான் எல்லாவற்றிற்கும் பயன்படுத்தப்படுகிறது.

டயர் சுத்திகரிப்பு எந்திரம். மோல்டிங் முடிந்து டயர் முழு வடிவம் பெற்றுள்ளது.

அமெரிக்கர் பாராட்டு

அமெரிக்காவிலிருந்து மான்ஸ்பீல்ட் நிறுவனத்தைசேர்ந்த தொழில்நுணுக்க நிபுணர்கள் சிலர் அவ்வப்போது சென்னே வந்து தங்கி இந்தியத் தொழிலாளர்களுக்குப் பயிற்சியளித்து வருகிருர்கள்.

தற்சமயம் சென்னே வந்துள்ள அமெரிக்க தொழில் நுணுக்க வல்லுநர் கே. கார்விக் நமது பேட்டியின் போது இந்தியத் தொழிலாளர்களது திறமையையும், பயிற்சி பெறுவதில் காட்டும் ஊக்கத்தையும் பெரிதும் பாராட்டிக் கூறினர்.

மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரியை நிர்மாணித்துத் திறம்பட நடத்தி வரும் மானேஜிங் டைரக்டர் திரு, கே. எம். மாம்மன் மாப்பிள்ளே மற்றும் தொழிற்சாலேயின் தொழில் நுணுக்க டைரக்டர் திரு. டி தாமஸ் தொழில் இஞ்சினியர் திரு. குரியன் ஜோன்ஸ், ஆகியோரின் சேவை குறிப்பிடத் தக்கதாகும்.

அமெரிக்கா 'மான்ஸ்பீல்ட்' நிறுவனத்திலிருந்து இங்கு வந்து தொழிலாளர்களுக்குப் பயிற்சி தரும் கார்விக், லெப்பர்ட், வாக்கர் ஆகியோரின் சேவையும் போற்றத்தக்கது.

மூலதனம்-வேலேவாய்ப்பு

பலூன் உற்பத்தியில் தொடங்கிய மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரி இன்று நாடெங்கிலும்

20 கிளை நிலையங்களை நிறுவி மகத்தான வளர்ச்சி பெற்றுள்ளது.

ரூபாய் ஐந்து கோடி வரை முதலீட்டு மதிப்புள்ள இத்தொழிற்சாலைக்சென 20 ஏக்கர் நிலப்பரப்பு வாங்கப்பட்டுள்ளது இதில் தற்சமயம் 9 ஏக்கர் விஸ்தீரணத்தில் தொழிற்சாலையின் பல்வேறு பகுதிகள் வியாபித்துள்ளன. நாளொன்றுக்கு 1000 டயர்களும் டியூப்புகளும் இங்கு உற்பத்தி செய்ய முடியும் ஸ்கூட்டர் டயர் முதல் பெரிய டிரக் டயர் வரை தயாராகின்றன.

இத் தொழிற்சாலையில் மொத்தம் 900 பேருக்கு மேல் வேலை செய்து வருகின்றனர். உற்பத்திச் சக்தி முழுமையடையும் போது மொத்தம் 1500 பேருக்கு மேல் வேலை வாய்ப்பு கிடைக்கும்.

அந்நியச் செலாவணி சேமிப்பு

மான்ஸ்பீல்ட் டயர், டியூப்புகளை இந்தியாவிலேயே உற்பத்தி செய்யத் தொடங்கியுள்ளதால் ஆண்டு தோறும் ஐந்து கோடி ரூபாய்க்கு மேல் அந்நியச் செலாவணி சேமிக்கப்படுகிறது.

பொதுவான போக்கு வரத்துக்கு மட்டுமல்லாமல், நாட்டின் பாதுகாப்புக்கான வேலைகளில் ஈடுபட்டிருக்கும் இராணுவப் போக்கு வரத்துக்குத் தேவையான டயர், டியூப்புகள் தேவைப்படும்போது—பிறர் தயவின்றிக் கிடைப்பதற்கும் இத் தொழிற்சாலை பெரும் வாய்ப்பாக அமைந்துள்ளது.

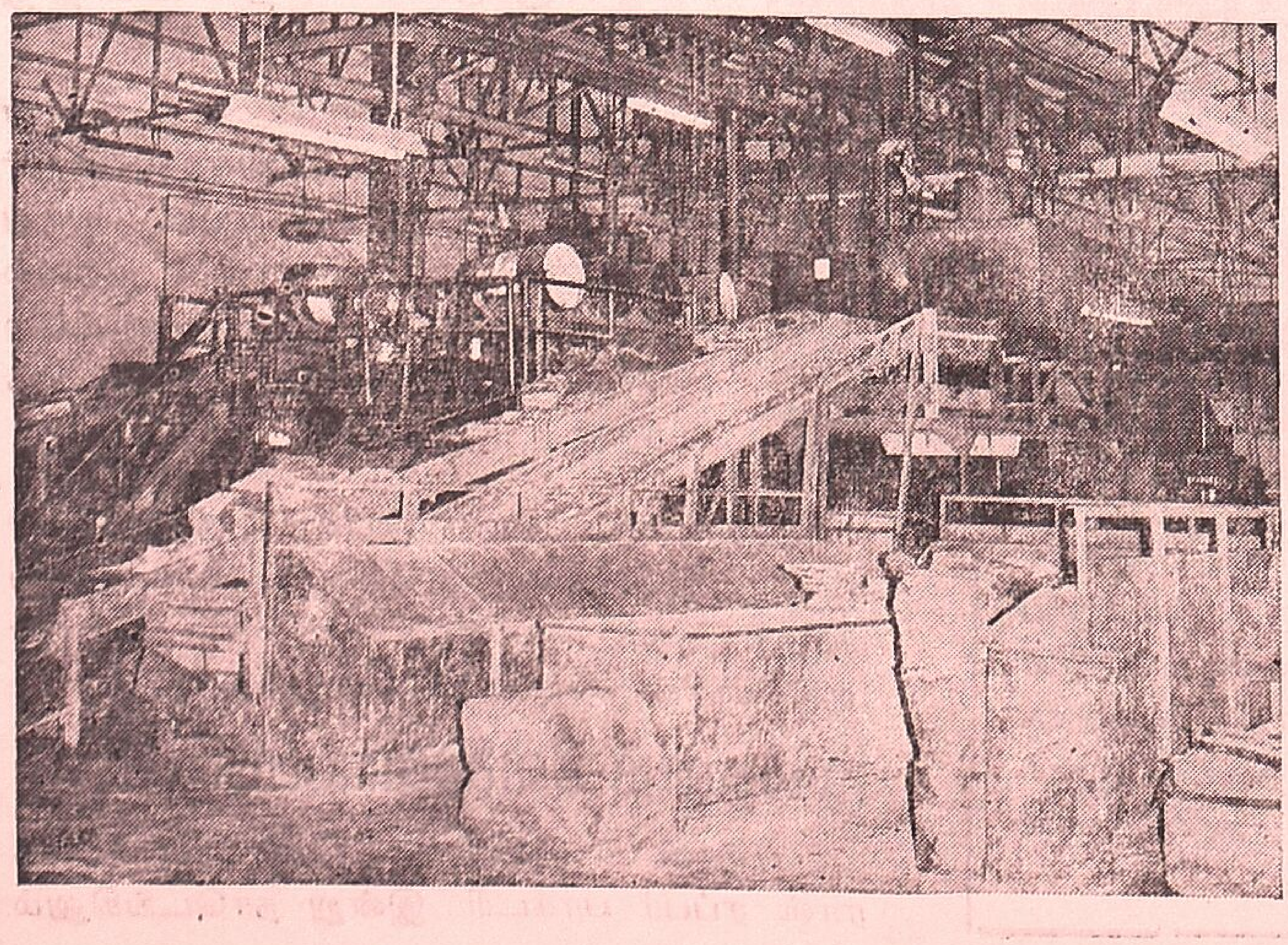
மூலப் பொருள்கள்

டயர் உற்பத்திக்கு ரப்பர், ரேயான் அல்லது நைலான் ஆகியவைகளே முக்கியமான மூலப் பொருள்களாகும். இந்திய ரப்பர் உற்பத்தியில் சுய தேவைப் பூர்த்திக் கட்டம் ஏற்படாததால் நாட்டின் மொத்த ரப்பர் தேவையில் பாதியளவுக்கு மலேயா முதலிய வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட வேண்டியுள்ளது. இந்தியாவில் தயாரிக்கும் செயற்கை ரப்பரும் டயர், டியூப் எற்பத்தியில் பயன்பட்டு இந்தியத் தொழிலுக்கு ஆக்கமும் ஊக்கமும் தரப்பட்டு வருகிறது.

நாளா வட்டத்தில் செயற்கை ரப்பர் உற்பத்தி பெருமளவில் பெருகி, உற்பத்திச்செலவும் கணிசமாகக் குறையும்போது ரப்பர் இறக்குமதி நிறுத்தப்படலாம்.

ரப்பர் கலவை

முக்கிய மூலப் பொருளான ரப்பர் ஷீட்டுகள் குறிப்பிட்ட அளவுத் துண்டுகளாக நறுக்கப்பட்டு பல்வேறு இரசாயனப் பொருள்களுடனும், கார்பனுடனும் முதலில் "பான்பரி" (banbury) எந்திரத்திலிட்டுமின்சார



கச்சா ரப்பருடன், கார்பன், இரசாயனப் பொருள்களைக் கலவை செய்யும் 'பான்பரி' எந்திரம்

மூலம் கொதித்துக் கூழாக்கி கலந்து மீண்டும் சிறு சிறு ஷீட்டுகளாக வெளிவந்து குன்றுபோல் குவிகின்றன.

நார்த்துணி பக்குவம்

இதே சமயம் அடுத்துள்ள "ஹாட் ஸ்ட்ரெச் யூனிட்" (Hot Strech Unit) மூலம் நைலான் நார்த்துணி ரோலர்கள் சூடாற்றப்பட்டு சுருக்கங்களின்றி நீட்டி நிமித்தப்படுகின்றன அதே சமயத்தில் துணியின் ஒரு புறத்தில் ரசாயனம் கலந்த இலேசான ரப்பர் பூச்சு வேலையும் நடைபெறுகிறது,

"பான்பரி" யில் பதமாக்கப்பட்ட ரப்பர் துண்டுகள் 84 அங்குல "கேச்மில் (Catch Mill) வில் மேலும் சில இரசாயனக் கலவையில் கலக்கப்பட்டு, டயர் செய்வதற்கான பக்குவமடைகிறது.

பக்குவப்பட்டுத்தப்பட்ட ரப்பர் ஷீட்டுகள் மீண்டும் டிரெட் கூலரி'ல் (Tred Cooler) சமசீதோஷண நிலையில் வைக்கப்பட்டுள்ள தண்ணீரில் குறிப்பிட்டகாலம்வரை அமிழ்த்தப் படுகிறது. பல்வேறு இந்திய சீதோஷ்ண நிலைமைக்கு ஏற்ப உழைக்கும் சக்தியும் ஊட்டமும் உரமும் பெறுகிறது.

டிரெட் தயார்

பின்னர் ஒரு பக்கம் ரப்பர் பூச்சு பூசப்பட்டு உரம் பெற்றுள்ள ரேயான் அல்லது நைலான் நார்த்துணிகள் மேலும் பல எந்திரங்களில் பரிசோதித்துப் பக்குவமடைந்து, தேவையான வடிவில் துண்டுகளாக அறுக்கப்படுகின்றன

சிலவகை டயர்களுக்கு, ஒரு துண்டு, வேறு சிலவற்றிற்கு இரண்டு முதல் ஐந்தாறு வீதம் ரேயான் அல்லது நார் துண்டுகள் ஒன்றுக்கு மேல் ஒன்றாக அழுத்திப் 'பிரஸ்' செய்து பொருத்தப்படுகின்றன. இதன் மீது ரப்பர் 'டிரெட்' பொருத்தப்படுகிறது.

சுத்திகரிப்பு எந்திரம்

இந்த 'டிரெட்' டயர் சுத்திகரிப்பு எந்திரத்தில் (Tyre Curing) வைக்கப்பட்டு மூடப்படுகிறது. பஸ்; லாரி, டிரக், ஸ்கூட்டர் ஆகியவைகளுக்கெல்லாம் தனித் தனி எந்திரங்கள் உள்ளன. டிரெட்டுகள் இதில் போடப்பட்டு மூடியதும் மின்சார அனல் மூலம் சூடேற்றப்படுகிறது. எந்திரத்தில் உள்ள 'மோல்ட்' மூலம் டயர் முழு உருவில் வெளி வருகிறது.

டயரின் அளவைப் பொறுத்து ஏழு நிமிடம் முதல் எழுபது நிமிடங்களுக்கும் மேலாக ரப்பர் பரிசுத்தம் செய்து வடிவம் தரும் வேலை நடக்கிறது.

டயர் முழு வடிவம் பெற்றதும், குறிப்பிட்ட காலத்தில் இந்த எந்திரத்தின் மேல் மூடி தானகத் திறந்ததும் டயர் வெளியே எடுக்கப்படுகிறது.

சுத்தகரிப்பு எந்திரத்தில் டிரெட்டைப் போடுமுன் அதன் உள்யேயுள்ள காற்றை அடியோடு அகற்றுவதற்காக டயர் உருவில் ரப்பர் வளையம் பொருத்தப்படுகிறது. முழுவடிவம் பெற்று ரப்பர் வெளியே எடுக்கப்பட்டதும் இந்த ரப்பர் வளையம் அகற்றப்பட்டு டயர் குளிர வைக்கப்படுகிறது.

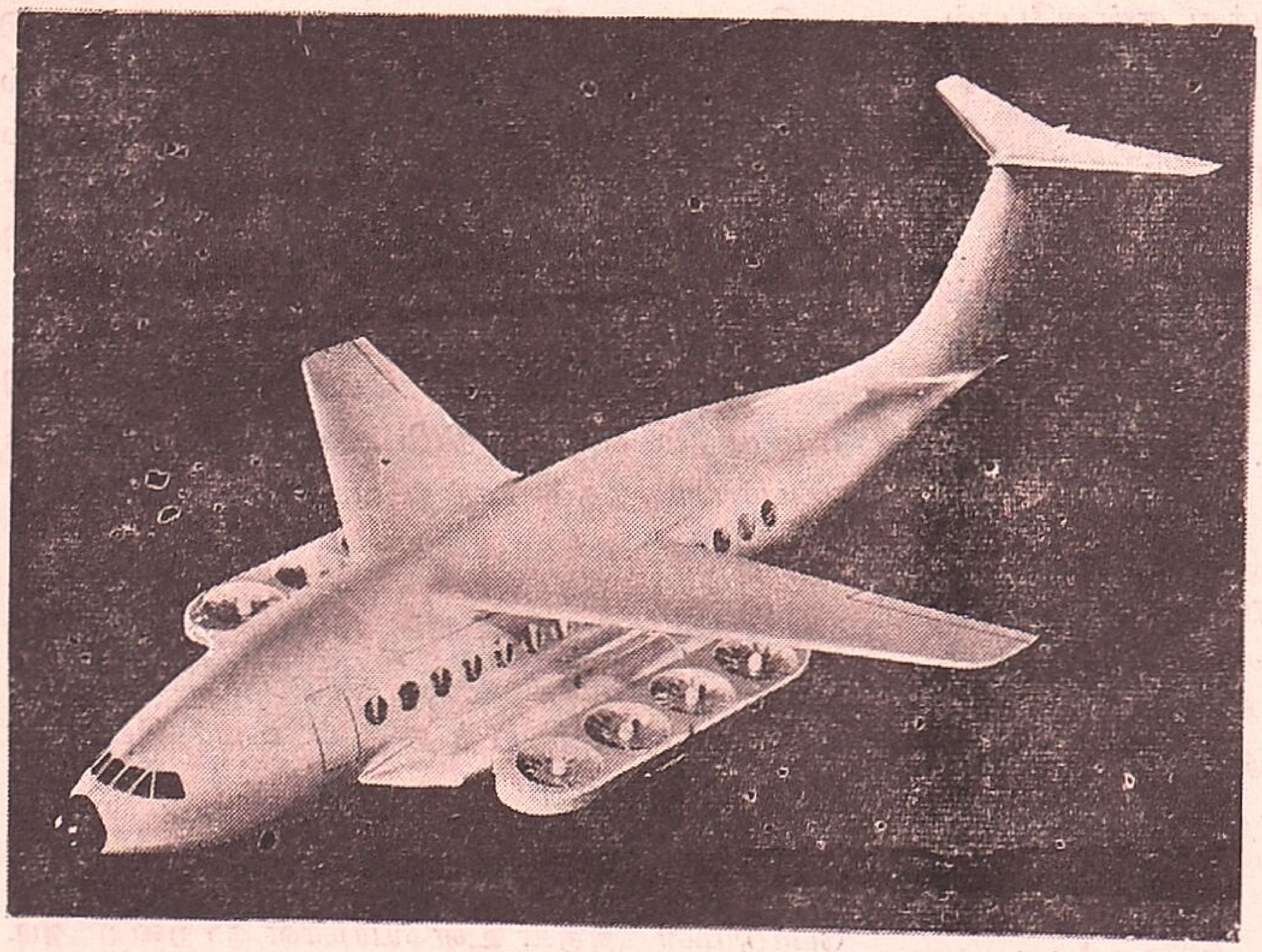
குளிர்ந்த டயர் மீண்டும் பரிசோதிக்கப் பட்டு, மெருகேற்றபடுகிறது.

தயாராகும் டயர்கள் அடிக்கடி 'ஹை ஸ்பீட் டெஸ்ட் வீல்' (High Speed Test Wheel) யூனிட்டில் 100 மைல் வேகம்வரை ஓட்டிப் பார்க்கப்பட்டு சரி பார்க்கப்படுகிறது.

டயர்களைச் சுற்றி, காகிதத்தில் பாக்கிங் செய்வதற்கும் ஒரு எந்திரம் உள்ளது.

டியூப் உற்பத்தி

டியூப் உற்பத்தி செய்யும் பகுதியில் ரப்பர் மூலப் பொருள், கார்பனுடனும் பல்வேறு ரசாயானப் பொருள்களுடனும் கலந்து கலவையாக்கப்பட்டு, ஷீட்டுகளாக்கப்பட்டு, சமசீதோஷ்ண நீரில் குறிப்பிட்ட காலம் வரை குளிர வைக்கப்படுகின்றன. வால்டியூப்களுக்கான துவாரமிடும் வேலை முடிந்ததும் டியூபுகள் 'பாக்' செய்யப்படுகின்றன.



செங்குத்தாகக் கிளம்பக் கூடிய விமானம் ஒன்று மேற்கு ஜெர்மனியில் தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது.

(முன் பக்கத் தொடர்ச்சி)

நல்ல கிராக்கி

மான்ஸ்பீல்ட், டயர் டியூப்புகளுக்கு இந்திய மார்க்கெட்டில் நல்லதொரு கிராக்கி ஏற்பட்டு அது நாளும் பெருகியபடி உள்ளது.

இந்தியத் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வது டன் நில்லாது, மான்ஸ்பீல்டு டயர்களும் டியூபு வெளி நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யபட்டு வருகின்றன

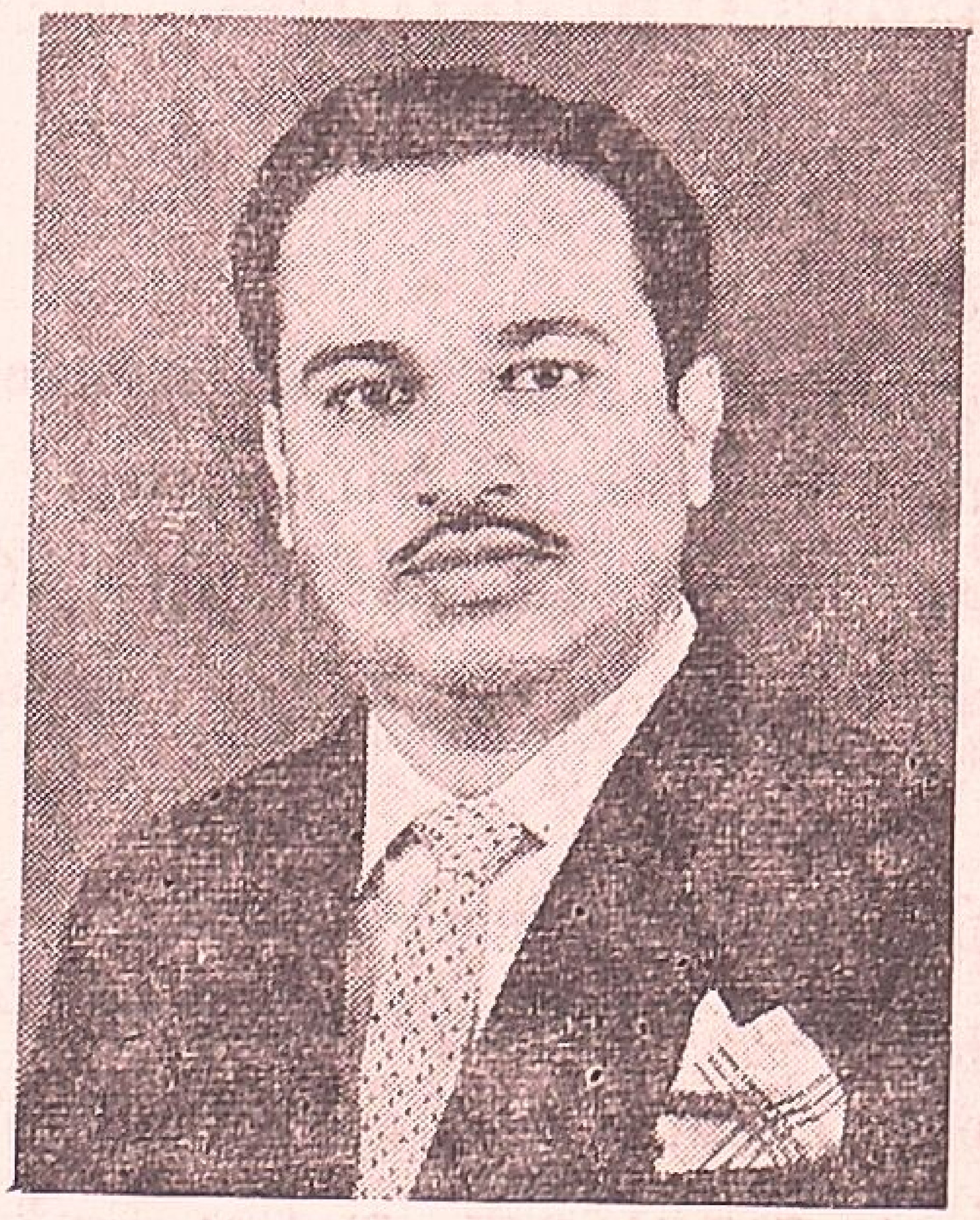
இதுவரை கிழக்கில் ஹாங்காங் முதல் மேற்கில் லெபனன் நாடு வரை 17 நாடுகளுக்கு, தொடர்ந்த ஏற்றுமதிக்கான ஒப்பந்தங்களை மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரி மேற்கொண்டுள்ளது. சில ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கும் அவ்வப்போது டயர்கள் ஏற்றுமதியா கின்றன.

சாதனையின் சிகரம்

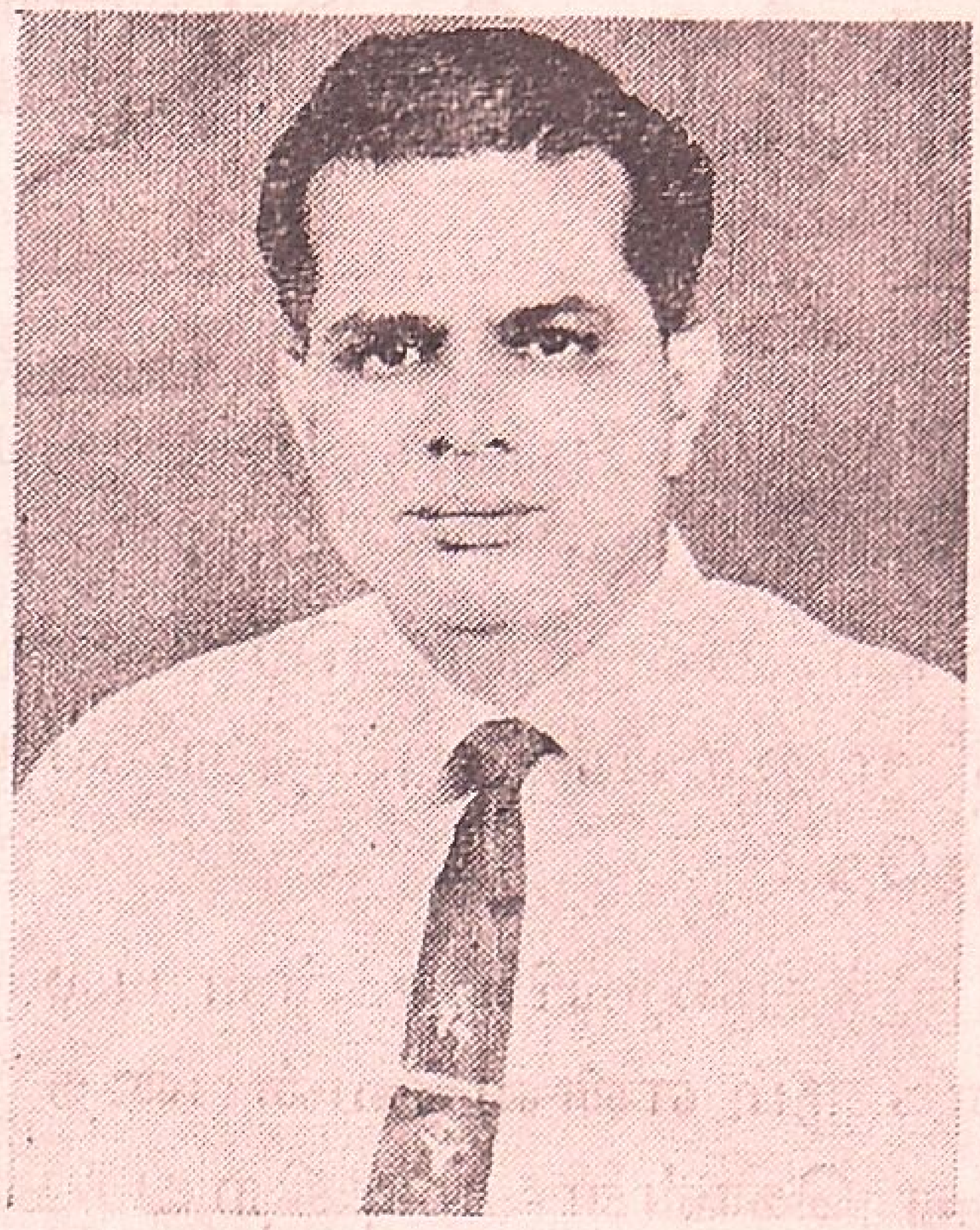
இந்த பாக்டரி சாதனைக்குச் சிகரமெனத் திகழ்கிறது. சென்னையில் அமைக்கப்பட்டுள்ள ரப்பர் ஆராய்ச்சிக் கூடம், மனிதருள் மாணிக்கம், மறைந்த பாரதப்பிரதமர் நேருஜி அவர்கள் 1963–ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 12 ஆம் நாள் இந்த ஆராய்ச்சிக் கூடத்திற்கான அடிக்கல்லை நாட்டப்பட்டது.

இந்தத் தொழிற்சாலையை நிர்மாணித்து நல்ல முறையில் நிர்வகித்து வரும் திரு செரியன் அவரது குடும்பத்தினர் மகத்தான சேவையும் சாதனையும் செய்து வருவதாக நேருஜி பாராட்டி பேசினர். நேருஜின் பாராட்டுப் பெற்ற இத் தொழிற் கூடத்தின் சாதனையை, சிறப்பை மேலும் கூற வேண்டுமா ?

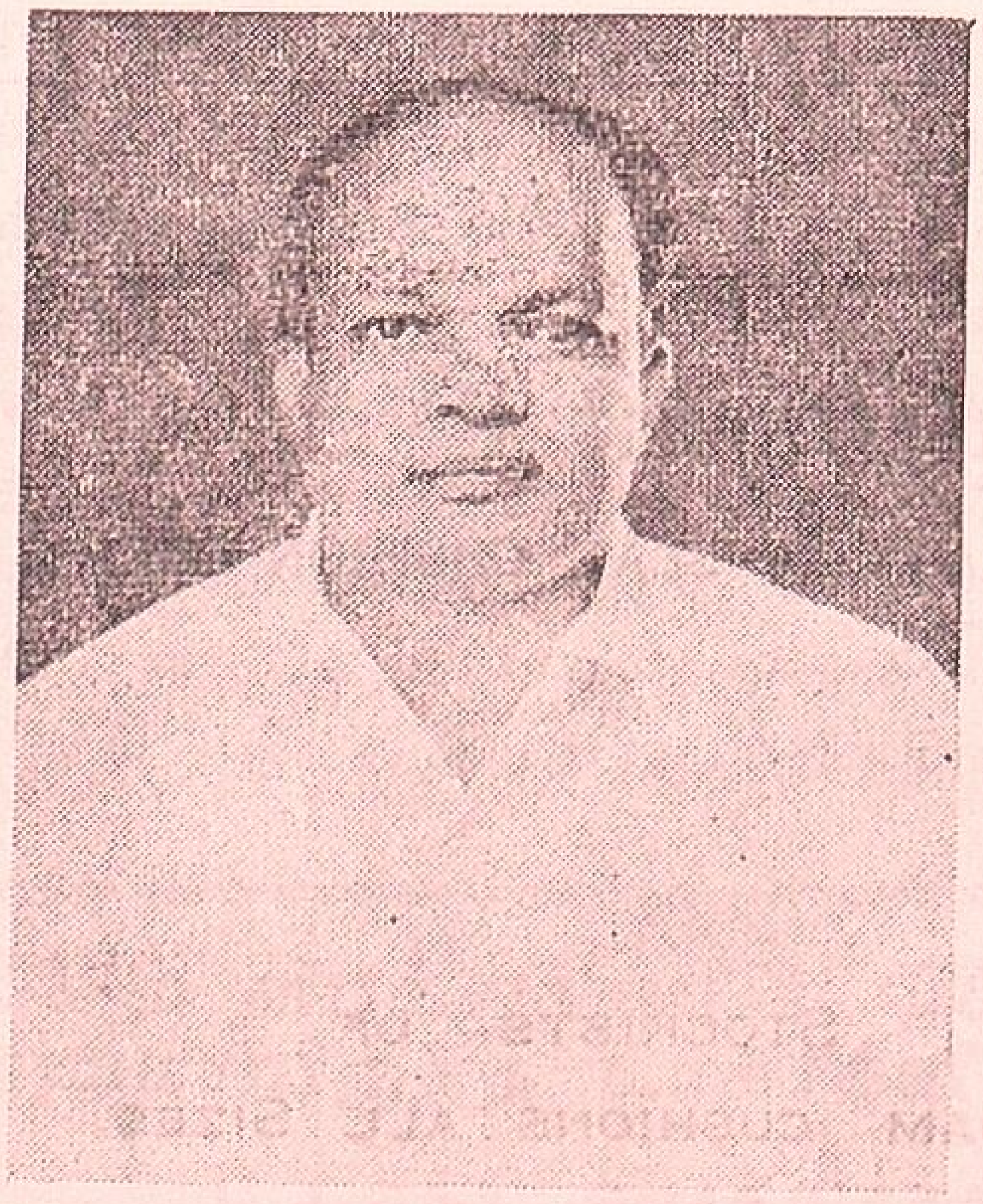
மான்ஸ்பீல்ட் டயர், டியூப், ஆகியவற்றின் விற்பனை, நாள் தோறும் பெருகிவருகிறது. இதற்காக, ஜெனரல் சேல்ஸ் மானேஜர் திரு. சி. சலம், ஜில்லா மானேஜர் திரு. பி. டி. காளப்பா ஆகியோர் அயராமல் பாடுபட்டு வருகின்றனர்.



திரு. G. ஜார்ஜ் ஸ்டீபனெஸ்,
மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரியின் கோவை
மாவட்ட சேல்ஸ் அஸிஸ்டண்ட்.



திரு. A. விஜயராகவன்,
மதராஸ் ரப்பர் பாக்டரியின் கோவை,
சேலம், நீலகிரி மாவட்டங்களின்
விற்பனைப் பிரதிநிதி



பொது அறிவு வளர்ச்சிக்கு உதவும் பத்திரிகை

'டிரைவர்' பத்திரிகைக்கு இரண்டு வயது நிறைந்து மூன்ருவது வயது ஆரம்பமாகியுள்ளது என்பதை அறியும்பொழுது நமக்கு இரட்டிப்பு மகிழ்ச்சி ஏற்படுகிறது. காரணம், இது நமது பத்திரிகை! நமக்காகவே நடத்தப்பெறும் இப்பத்திரிகை நமது பொது அறிவு வளர்ச்சிக்கு உதவுவதோடு, போக்குவரத்துத்துறை பற்றிய பல விஷயங்களை நாம் உணர்ந்து கொள்ளும் வகையில் எளிய தமிழில் அளித்து வருகிறது.

எனவே, நாம் அனைவரும் நல்ல முறையில் ஆதரவளிக்க வேண்டியது நமது கடமை. பத்திரிகை மேம்பட்டு விளங்க இறைவனை வேண்டுகின்றேன்.

S. சையத்காதர்,
தலைவர்,
பொள்ளாச்சி தாலுக்கா
மோட்டார் தொழிலாளர் சங்கம்

திருச்சி ஜில்லா லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தின் வேண்டுகோள் !

ரஸ்தா போக்குவரத்துத்துறை சம்பந்தப்பட்ட பல அரிய விஷயங்கள், விளக்கங்கள், கட்டுரைகள், சங்கச்செய்திகள், நீதிமன்றத்தீர்ப்புகள், சட்டப் பிரச்னைகள், வெளிநாட்டுச் செய்திகள் மற்றும் அநேக விஷயங்களை மாதந்தோறும் சிறந்த முறையில் அளித்து வருகிறது 'டிரைவர்' இதழ் என்பது அனைவரும் அறிந்ததே !

இத்துறையில் உள்ள பலரும் தமது தொழில் சம்பந்தப்பட்ட சட்டஞானமும் பிரச்னைகளும் என்னவென்பதை தொடர்ந்து 'டிரைவர்' இதழ் படிப்பதின் மூலம் அறிந்து கொள்ள முடிகிறது. ஆகையால் நமது மாவட்டத்திலும், மற்ற மாவட்டங்களிலும் உள்ள லாரி, பஸ் அதிபர்கள் மற்றும் டிரைவர்கள் ஆகிய அனைவரும் 'டிரைவர்' இதழுக்கு பெருவாரியான ஆதரவளிக்க வேண்டுகிறோம்.

நமது ஆதரவின் மூலம் பத்திரிகை மேலும் வலிமை பெற்று நமக்கு இன்னும் சிறந்த முறையில் சேவை செய்யும் சிறந்த வாய்ப்பை அளிக்கும் நல்ல வாய்ப்பை அளிக்கக்கோருகிறோம்,

இப்படிக்கு,

T. S. மணியன்,
காரியதரிசி,

S. ராஜு பிள்ளை,
உபதலைவர்,

Grams : " CARMATTING "

Phone : 3461

Auto & Machinery Equipment Co.,

STOCKISTS OF ALL MANUFACTURED RUBBER GOODS & PLASTICK SEAT CUSHION COVERS

CAR MATTING SPECIALISTS

(154, JAIL ROAD)

COIMBATORE – 1.

T. R. W SPRAY COLOURED SHEETINGS, INSERTIONS PURE SHEETS, GROOVED MATTING ETC., AND COIR MATTINGS

STOCKISTS OF FOAM CUSHIONS ALL SIZES BUS SOFA, CHAIR, PILLOWS & MATTRESSES

P' V. C ART LATHERS, CANVAS & ALL TYPE OF HOOD MATERIALS

கனரா வொர்க்ஷாப் சீனியர் ஊழியர்களுக்குப் பயிற்சி

கனரா வொர்க்ஷாப்பின் சீனியர் ஊழியர்களுக்கு தொழிற்சாலையில் விசேஷ பயிற்சி வகுப்புகளுக்கு சமீபத்தில் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. உலோகங்களுக்கான அமெரிக்க சங்கத்தின் ஆதரவில் அமைக்கப்பட்டுள்ள உலோகங்கள் என்ஜினீயரிங் கழகத்தின் உதவியினுல் இந்த உதவி அளிப்பது சாத்தியமாகியுள்ளது. அமெரிக்க உலோகங்கள் என்ஜினீயரிங்கழகத்தின் ஆலோசனைகளில் கனராவொர்க்ஷாப்பு ஊழியர்கள் முன்னேற்றமடைந்துள்ள தொழில் நுட்பங்களைப்பற்றி தெரிந்து கொள்ளமுடிகிறது.

இந்த பயிற்சி வகுப்பு 20 வாரங்களுக்கு நடைபெறும். இந்த வகுப்பை சூரத்கல்லில் உள்ள கர்னுடகபிராந்திய என்ஜினீயரிங்கல்லூரியின் முதல்வர் டாக்டர் எனஸ். ஆட்கே சென்ற ஜனவரி 8–ந் தேதி ஆரம்பித்து வைத்தார். இந்த விழாவிற்கு டொராண்ட்டோ பல்கலைக் கழகப்பேராசிரியர் திரு. ஐ. டபிள்யூ. ஸ்மித் தலைமை வகித்தார். இந்த பயிற்சி வகுப்பின் நோக்கத்தை பேராசிரியர் ஸ்மித் விளக்கினுர். சிறந்த பலன்களை பெறுவதற்கு பயிற்சி பெருத ஊழியர்களுக்கும், மேற்பார்வை வேலை செய்யும் ஊழியர்களுக்கும் கம்பெனி மேற்கொண்டிருக்கும் சொந்த பயிற்சி திட்டத்தைப் பற்றி திரு. வி எஸ். குட்வா விவரித்தார். கனரா வொர்க்ஷாப் கம்பெனியில் வேலை செய்யும் என்ஜினீயரிங் பட்டதாரிகள் தற்போது தொழிற்சாலையில் கூடுதலாக பயிற்சி பெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றனர்.

இந்த பயிற்சியுடன் கர்னுடக என்ஜினீயரிங் கல்லூரியின் முதல்வரும், ஆசிரியர்களும் வேறு போதிக்கின்றனர். நிபுணர்களுக்காக தயாரிக்கப்பட்ட முதியோர் கல்வி முறை தொழிற்சாலையில் உற்பத்தி அபிவிருத்தி, நிர்வாக பயிற்சி ஆகியவற்றிலிருந்து மாறுபட்டது.

திரு. வி. வி. குட்வா நன்றி கூறினுர்.

1964-ல் விபத்துக்களின் விளைவுக்கு காரணமாயிருந்த டாக்சிகளின் எண்ணிக்கை 445

1. டாக்சி விபத்துக்களில் உயிர் இழந்த நபர்கள் 6,
2. பலத்த காயமடைந்தவர்களின் எண்ணிக்கை 32;
3. சொற்ப காயம் அடைந்தவர்கள் 170;
4. விபத்துக் குள்ளாகி காயம் இன்றித் தப்பினவர்கள் 237;

ஜெர்மன் மோட்டார் தொழில்: ரூ. 1,320 கோடி முதலீடு

கடந்த 10 ஆண்டுகளில் மேற்கு ஜெர்மனியில் மோட்டார் கார் உற்பத்தி தொழிலில் 1,320 கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதிலிருந்து மேற்கு ஜெர்மனி மோட்டார் தொழில் எவ்வளவு பிரமாண்டமானதாக அமைந்திருக்கிறது என்பது புலனுகும்.

கடந்த ஆண்டு மேற்கு ஜெர்மனியில் 26,67,896 கார்கள் தயாரிக்கப்பட்டன. முந்திய ஆண்டு உற்பத்தியைக் காட்டிலும், கடந்த ஆண்டு உற்பத்தி 13.2 சதவீதம் அதிகமாகும்.

கடந்த ஆண்டில் மட்டில் மோட்டார் தயாரிப்புத் தொழிலில் சுமார் 210 கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்யப்பட்டது. நடப்பு ஆண்டில் 250 கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்யப்பட்டது. கடந்த 10 ஆண்டுகளில் மொத்தம் 1,320 கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

ஜெர்மனி மோட்டார் தொழில் சங்கத்தினர் மேற்கண்ட தகவலை வெளியிட்டுள்ளனர். மற்ற ஐரோப்பிய நாடுகளின் மோட்டார் தொழிலைப்பற்றிய புள்ளிவிவரங்கள் வருமாறு:

பிற நாடுகள்.

பிரான்ஸ் நாட்டில் ஒவ்வொரு ஐந்து பேர்களுக்கு ஒரு கார் வீதமும், பிரிட்டனில் ஒவ்வொரு ஆறுபேர்களுக்கு ஒரு கார் வீதமும், மேற்கு ஜெர்மனியில் ஒவ்வொரு ஏழுபேர்களுக்கு ஒரு கார் வீதமும் உண்டு.

இந்த ஆண்டில் புதிய மாடல்கள் வாங்கிய ஜெர்மனியர்களில் நால்வருக்கு ஒருவர், பழைய காரை "காயலான் கடையில்" விற்று விடுகிறுர்.

"கப்பல்" போன்ற நீண்ட கார்களைப் பெரிதும் விரும்புகிற அமெரிக்காவில் சிறிய கார்களுக்கும் கிராக்கி இருந்து வருகிறது. ஜெர்மனியில் தயாராகிற சிறிய, நடுத்தர கார்கள் பெரும்பாலும் அமெரிக்காவுக்கும், கனடாவுக்கும் ஏற்றுமதியாகின்றன.

ஜெர்மனியில் இந்த ஆண்டில் 14 இலட்சம் கார்கள் விற்பனையாகும் எனவும் அதே சமயத்தில் 1,20,000 கார்கள் வெளி நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதியாகும் எனவும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. ஒவ்வொரு ஆண்டும், 3,80,000 கார்கள் பழைய இரும்புக் கடைகளில் விற்கப்படுகின்றன.

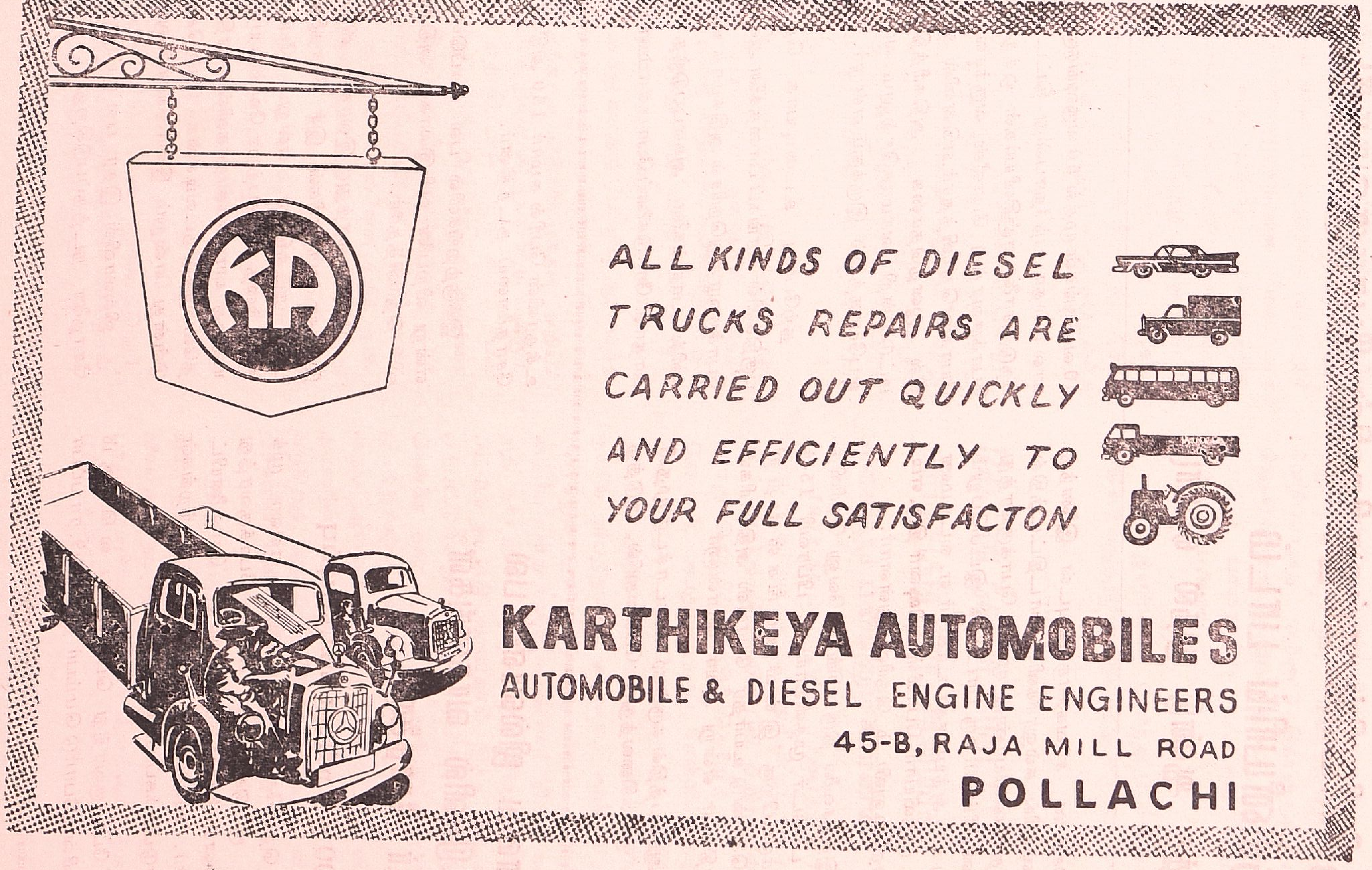
1964 இல் ஜெர்மனியில் உற்பத்தியாகும் கார்களில், சுமார் 51 சதவீதம், ஏற்றுமதி செய்யப்படும். இந்த ஆண்டில் இதுவரை மொர் 1,00,000 ஜெர்மன்கார்கள், வெளி நாடுகளிலுள்ள தொழிற்சாலைகளில் 'அசம்பளி' செய்யப்பட்டிருக்கின்றன.

☎ 4492

எல்லா இடங்களுக்கு லாரிகள் வாடகைக்கு விடப்படும்

K. வேணுகோபால் & பிரதர்ஸ்

கீழமாரட் 3-வது தெரு, மதுரை.


KA
ALL KINDS OF DIESEL
TRUCKS REPAIRS ARE
CARRIED OUT QUICKLY
AND EFFICIENTLY TO
YOUR FULL SATISFACTON
KARTHIKEYA AUTOMOBILES
AUTOMOBILE & DIESEL ENGINE ENGINEERS
45-B, RAJA MILL ROAD
POLLACHI

எஞ்சினீயரிங் கல்லூரிகளில் போக்குவரத்து எஞ்சினீயரிங் பாடம்

அடுத்த ஆண்டு முதல் ஏற்பாடு

சென்னை சர்வகலாசாலையுடன் இணைந்த எஞ்சினியரிங் கல்லூரிகளின் பாடதிட்டத்தில் அடுத்த கல்வியாண்டு முதல் போக்குவரத்து எஞ்சினீயரிங்கும் ஒரு பாடமாக இடம்பெறும் என்று உப அத்யட்சகர் டாக்டர் ஏ. லட்சுமண சாமி முதலியார் போலீஸ் கமிஷனர் திரு. எம். சிங்காரவேலுவிடம் தெரிவித்துள்ளார்.

இத்தகவலை திரு சிங்காரவேலு தெரிவித்தார். டாக்டர் முதலியாரிடம் பிப்ரவரி 15-ந் தேதிக்குப்பிறகு இவ்விஷயங்கள் பற்றி மேற்கொண்டு உயர்தர போலீஸ் அதிகாரிகள் விவாதிப்பர் என்று அவர் சொன்னார்

ஆரம்பத்தில் கருத்தரங்கைடாக்டர் முதலியார் துவக்கிவைத்துப் பேசுகையில், அடுத்த 30 வருஷங்கள் முதல் 50 வருஷங்களுக்கு நீண்டகால ரஸ்தா பந்தோபஸ்து திட்டமொன்றை நெடுஞ்சாலை எஞ்சினீயர்கள் ஒத்துழைப்புடன் போக்குவரத்து போலீஸ் வகுக்கலாம் என்று யோசனைதெரிவித்தார். ஏனெனில் அந்தக்காலத்தில் ஜனத்தொகை அதிகரித்திருப்பதோடு மட்டுமின்றி வேகமாகசெல்லும் வாகனங்களும் உபயோகத்தில் இருக்கும் என்றார்.

தற்போது உடனடியாக நெரிசலான பகுதிகளில் சுரங்கப் பாதைகளை அமைக்கலாம். போக்குவரத்துநெரிசல் அதிகமாக உள்ள இடங்களில் பாலங்களை அகலப்படுத்த வேண்டும். பாதாள ரோடுகளைப் போடலாம் என்றார்.

கோவை ஜில்லாவில் பல ரூட்டுகளில் வாகனங்கள் திடீர் சோதனை

1000 குற்றங்கள் கண்டுபிடிப்பு

தென்கோவை ஜில்லாவில் எல்லா முக்கிய ரூட்டுகளிலும் எல்லா போக்குவரத்து வாகனங்களையும் அதிகாரிகள் சோதனையிட்டனர். 1000-க்கும் அதிகமான குற்றங்கள் கண்டுபிடிக்கப் பட்டன.

போக்குவரத்து பொறுப்பை வகிக்கும் ரெவின்யூபோர்டு மெம்பர் திரு. இ.பி. ராயப்பா உத்தரவின் பேரில் சுமார் 150 அதிகாரிகள் இச் சோதனையை நடத்தினர்.

இக்குற்றங்களில் பல மிகப்பெரிதானவை என்று விற்பனை வரி இலாகா அதிகாரியொருவர் தெரிவித்தார்.

போக்குவரத்து இலாகா, விற்பனை வரி இலாகா அதிகாரிகள் இச் சோதனையை கூட்டாக நடத்தினர் என்றும் போக்குவரத்து சட்டத்தை பின்பற்ற வேண்டியதன் அவசியத்தை வாகனக்காரர்களின் மனதில் உணர்த்தவே இந்த நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது என்றும் இவர் சொன்னார்.

ஜில்லாவில் இதர பல ரூட்டுகளிலும் இச் சோதனை நடத்தப்படுகிறது.

லாரிகள், பஸ்கள், டாக்ஸிகளாலேயே பெரும்பாலான விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன என்றும் வாகனங்கள் வேகத்துக்கு வரம்புநிர்ணயிக்கவும் சின்ன குழந்தைகள் மோட்டார் சைக்கிள்கள், ஸ்கூட்டர்கள் பின்புறத்தில் சவாரி செய்வதை தடை செய்யவும் சாலைகளை பாதசாரிகள் குறுக்கே கடந்து செல்வதற்காக உள்ள இடங்களில் போக்குவரத்து விதிகளை அனுசரிக்கும்படி கவனிக்கவும் சில ஏற்பாடுகளை செய்ய வேண்டும் என்று அவர் கருத்து தெரிவித்தார்.

வரவேற்று போலீஸ் கமிஷனர் பேசுகையில் விபத்துகள் ஏதேச்சையாக ஏற்படுவதில்லை. அதற்கு காரணங்கள் உள்ளன. ஆகவே விபத்துகள் ஏற்படாமல் தடுக்க முடியும் என்றார். ரஸ்தா பந்தோபஸ்துக்கு மோட்டார்காரர்கள், பாதசாரிகளின் ஒத்துழைப்பு தேவை என்றார்.

போலீஸ் சூப்ரெண்டெண்ட் திரு. ராதா கிருஷ்ணன் பேசுகையில், நகரத்தில் கேந்திரமான பகுதிகளுக்கு வரும் வாகனங்களுக்கு ஒரு திர்வையை விதித்து, அப்பகுதிக்குள் வருவதைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கான சாத்யக்கூறுகளைப் போக்கு வரத்து போலீஸ் ஆராய்ந்து வருகிறது என்று அவர் சொன்னார். ரஸ்தாக்களில் போவதற்கான விதிகளை மக்கள் அறியச் செய்ய போலீஸ் தீர்மானித்துள்ளது என்றார். விபத்துக்கள் ஏற்பட்டால் சர்க்கார் பஸ் ஊழியர்கள்மீது மட்டும் போலீஸ் நடவடிக்கை எடுக்காமல் இருப்பது நியாயமல்ல என்று டாக்டர் முதலியார் குறிப்பிட்டது பற்றி அவர் கூறுகையில், குற்றம் செய்வோருக்குத் தண்டனை கிடைக்கச் செய்வதில் போலீஸ் நடவடிக்கை எடுக்கிறது என்றும் இதரவகைக் குற்றம் சம்பந்தமான விஷயங்கள் இலாகாத் தலைவர்களிடம் விடப்படுகிறது என்றும் சொன்னார். சர்க்கார் பஸ்டிரைவர் செய்யும் ஒவ்வொரு குற்றத்தின் மீதும் போலீஸ் நடவடிக்கை எடுக்க ஆரம்பித்தால் டிரைவர்கள் தமது நேரத்தில் பெரும்பகுதியை போலீஸ் நிலையத்திலும், கோர்ட்டுகளிலும் அவர்களை கழிக்கச் செய்தால், பஸ்களை ஓட்ட டிரைவர்களே இருக்கமாட்டார்கள் என்றார்.

ஹைவேஸ் எஞ்சினீயரிங் டைரக்டர் திரு. தில்லைநாயகம், மீனம்பாக்கம் வரை 6வழிப்பாதை ஏற்பாடு கொண்டுவரப்படும் லெவல்கிராஸிங்குகள் உள்ள இடங்களில் சுரங்கப் பாதைகளைக் கட்டவும் பிரேரணை உள்ளது என்றார்.

7 ராஜ்யங்களைச் சேர்ந்த போலீஸ் பிரதிநிதிகள் கருத்தரங்கில் கலந்துகொண்டனர்.

★

சென்னை நகரில் மோட்டார் விபத்துகள் பற்றி அமைச்சர்

வெளியூர் பஸ்களும் காரணம்

1963-64 ல் சென்னை ராஜ்யத்தில் 7321 மோட்டார் வாகன விபத்துக்கள் நடந்துள்ளன 661 விபத்துகளில் உயிர் பலி ஏற்பட்டுள்ளது என்று தொழில் மந்திரி தெரிவித்தார். திரு. கே. எஸ். அப்துல்வஹாப் கேள்விக்கு மந்திரி பதிலளித்தார் உப கேள்விகளுக்குப் பதிலளிக்கையில் மந்திரி சொன்னதாவது:– சென்னை நகரில் விபத்துக்குக் காரணம் சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து டிரைவர்களின் அஜாக்கிரதையே என்ற தவறான எண்ணம் நிலவி வருகிறது. நகரத்தில் பஸ் போக்குவரத்தை சர்க்கார் மட்டும் நடத்தி வருவதால் இந்த எண்ணம் ஏற்பட்டுள்ளது. ஆனால் வெளியூர்களிலிருந்து சென்னை நகருக்குள் வரும் தனியார் பஸ்களும் விபத்துக்களுக்குக் காரணமாக உள்ளன. முந்தைய ஆண்டுகளுடன் ஒப்பிடும்போது விபத்துக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை குறைந்து வருகிறது. ஆனால் உயிர்பலி ஏற்படும் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்து வருகிறது

மிகப் பெரிய எண்ணிக்கையில் விபத்துக்கள் நிகழ்ந்துள்ளதால், அரை மணி நேர விவாதம் நடத்தவேண்டும் என்று திரு. கே பாலசுப்ரமணிய அய்யர் கோரினார். இதற்கு மந்திரி சம்மதித்தார்.

டிரைவர்

பல்வேறு சுவையான விஷயங்களுடன் தமிழில் வெளிவரும் தொழிலியல் மாதப் பத்திரிகையான "டிரைவர்" மாதந்தோறும் உங்கள் வீடு தேடி வர ஆண்டுச் சந்தா ரூபாய் ஆறு அனுப்பி சந்தாதாரராகப் பதிவு செய்துகொள்ளுங்கள்.

மோட்டார்த் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள உங்களிடமிருந்து கடிதங்கள் கட்டுரைகள் செய்திகள், கேள்விகள் மற்றும் வேடிக்கை அனுபவங்கள் முதலியவற்றை பிரசுரத்திற்கு அனுப்பும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறோம்.

மோட்டார்த் தொழிலாளர் சங்கங்களிலும், மோட்டார் உரிமையாளர் சங்கங்களிலும் நடைபெறும் நிகழ்ச்சிகளை அவ்வப்போது பிரசுரத்திற்கு எழுதி அனுப்புமாறு கேட்டுக்கொள்ளுகிறோம்.

தனி இதழ் :- 50 காசு

சந்தா விகிதம்
- ஒரு வருடம் 6-00
- இரண்டுவருடம் 10-00

பஸ், லாரி மற்றும் ஆட்டோமொபைல் சம்பந்தப்பட்ட ஸ்தாபனங்களுக்கு ஓர் அறிவிப்பு

பஸ், லாரி நிறுவனங்கள் தங்கள் ஸ்தாபனங்களுக்கு டிரைவர், கண்டக்டர் அல்லது வேறு வகையான தொழிலாளர்கள் தேவைப்பட்டால் முழு விபரத்துடன் எழுதி அனுப்பினால் இலவசமாக "டிரைவர்" இதழில் விளம்பரம் செய்யப்படும். நமது வாசகர்களின் நன்மையைக் கருதி வெளியிடப்படும் இப்பகுதியில் தங்களுக்குத் தேவையான தொழிலாளர்கள் பற்றிய அறிவிப்புகளை அனுப்பும்படி கேட்டுக்கொள்கிறோம்.

இதழ்கள் ஒழுங்காக கிடைப்பதில்லை என்பதை அறிவிக்கும்பொழுது, முழு விலாசமும் சந்தா ரசீதின் இலக்கத்தையும் தவறாமல் குறிப்பிட்டு எழுதி அனுப்புமாறு கேட்டுக்கொள்கிறோம்.

மேற்கொண்டு விபரங்களுக்கு :—

நிர்வாகி, "டிரைவர்" தொழிலியல் மாத இதழ், 87, நேத்தாஜி ரோடு, பொள்ளாச்சி என்ற முகவரிக்கு எழுதவும்.

லூகாஸ் - டி. வி. எஸ். மோட்டார் மின்சாதன தொழிற்சாலை துவக்க விழா !

பாடியில் லூகாஸ்—டி. வி. எஸ். மோட்டார் வாகன மின்விசை சாதன தொழிற்சாலையைத்திறந்து வைத்து காமராஜர் பேசுகையில்' தொழில் வளத்தைப் பெருக்க வேண்டியதன் அவசியம் பற்றி குறிப்பிட்டார் உள்நாட்டுத் தேவைகளை பூர்த்திசெய்வதோடு மட்டும் நின்றுவிடாமல் வெளிநாடுகளுக்கும் ஏற்றுமதி செய்யும் அளவுக்கு உற்பத்தி பெருகவேண்டும் என்று அவர் கூறினார். தொழில்வளம் பெருகினால்தான் மக்களின் வாழ்க்கைத்தரம் உயர முடியும் என்று அவர் சொன்னார்.

தொழில்துறையில் தமிழ்நாடு முன்னேறி வருவதுபற்றி அவர் மகிழ்ச்சி தெரிவித்தார்

டி. வி. எஸ். நிறுவனத்தின் திறமைக்கு அவர் பாராட்டுதல் தெரிவித்தார். இந்த நிறுவனத்தில் தயாராகும் பொருள்கள் சிறந்த தரத்திற்கு பெயர்போனவை என்றும் அவர் கூறினார்.

டி. வி. எஸ். நிறுவனத்தின் ஸ்தாபகர் டி வி. சுந்தரம் அய்யங்கார், லூகாஸ் நிறுவனத்தின் ஸ்தாபகர் ஹாரிலூகாஸ் ஆகியோரின் உருவப் படங்களை முதன்மந்திரி பக்தவத்சலம் திறந்துவைத்தார்.

லூகாஸ் கம்பெனி சார்பில் அதன் தலைவர் சர் பெர்ட்ராம் வாரிங் புது தொழிற்சாலைக்கு வாழ்த்துக் கூறினார். உலகத்தின் எந்தப் பகுதியிலும் இவ்வித தொழிற்சாலை இவ்வளவு குறுகிய காலத்திற்குள் கட்டி முடிக்கப்பட்டதில்லை என்று அவர் தெரிவித்தார்.

தொழிலமைச்சர் செய்தி

மந்திரி வெங்கட்ராமன் அதிக அலுவல் காரணமாக இந்த விழாவுக்கு வர இயல வில்லை மோட்டார் உறுபுப்களைத் தயாரிப்பதில் தமிழ் நாடுஅடைந்துள்ள முன்னேற்றம் பற்றிக் குறிப்பிட்டு விழாவுக்கு மந்திரி வெங்கட்ராமன் ஒரு செய்தியை அனுப்பியிருந்தார். இந்தத் துறையில் டி. வி. எஸ். நிறுவனம் ஆற்றி வரும் பணிக்கு அவர் பாராட்டுதல் தெரிவித்தார்.

டி வி. எஸ். நிறுவனத்தின்தலைவர் டி. எஸ். ராஜம் அனைவரையும் வரவேற்றார். லூகாஸ்-டி. வி. எஸ். கம்பெனியின் தலைவர் டி. எஸ் கிருஷ்ணா நன்றி கூறினார்.

தொழிற்சாலை

இந்த தொழிற்சாலையை ஆரம்பிப்பதற்கான லூகாஸ்- டி. வி. எஸ். கம்பெனி 1961—ம் ஆண்டு கடைசியில் ரூ 2 கோடி மூலதனத்துடன் நிறுவப்பட்டது. இந்த தொழிற்சாலையில் உற்பத்தி 1963-ம் ஆண்டிலேயே தொடங்கிவிட்டது. மோட்டார் காருக்கு வேண்டிய ஸ்டார்டர்கள், டைனமோக்கள், ரெகுலேட்டர்கள், டிஸ்டிரிப் யூட்டர்கள், மோட்டார் விளக்குகள் முதலியவை ஏற்கனவே தயாரிக்கப்படுகின்றன. இனி மற்றும் பல புது உறுப்புகள் உற்பத்தி ஆரம்பமாகும்.

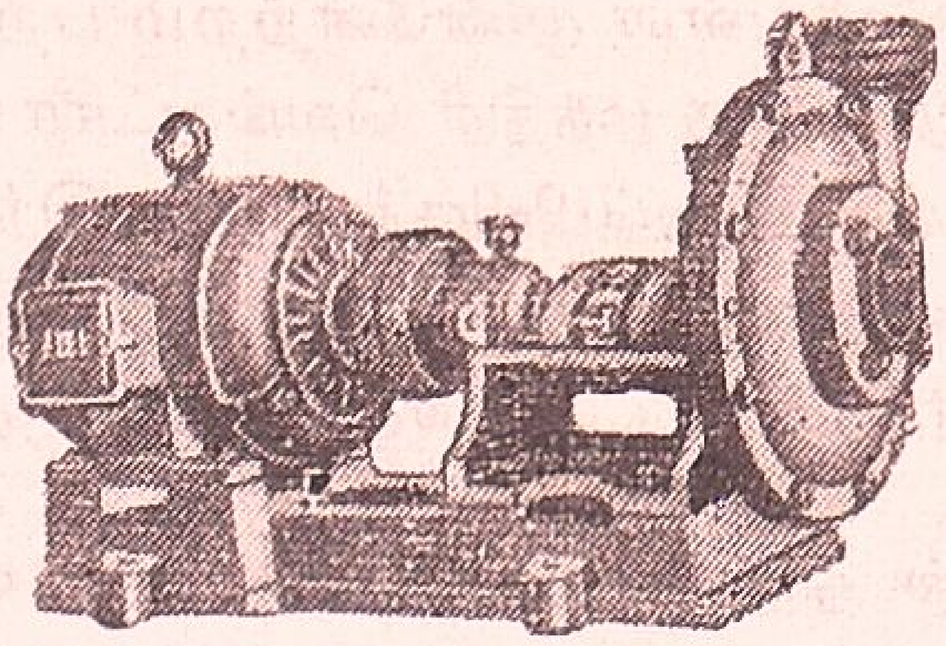
இந்த தொழிற்சாலையில் உற்பத்தியாகும் மோட்டார் உறுப்புகள் பொருத்தப்பட்ட மோட்டார் கார்கள் வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டுவருகின்றன.

பெண் நிபுணர்கள்

இந்த தொழிற்சாலையில் 729 பேர் வேலை பார்க்கிறார்கள். அவர்களில் 134 பேர் பெண்கள். நுணுக்கம் வாய்ந்த வேலைகள் பலவற்றில் பெண்கள் திறமை காட்டி பாராட்டுதல் பெற்றுள்ளனர்.

தந்தி: EXEL. போன்: 3480.

EXEL
COIMBATORE



மோட்டார்கள் & பம்புகள்

உழைப்பிலும், உறுதியிலும், சிக்கனத்திலும் சிறந்தவை

இன்றே வாங்கி பயன்பெறுங்கள்.

"எக்ஸல்" மின்சார மோட்டார்கள் (Single & 3Phase)

"எக்ஸல்" சென்டிரிப்யூகல் பம்புசெட்டுகள் (விவசாயத்திற்கு)

"எக்ஸல்" டொமஸ்டிக் சென்டிரி பெடல் பம்புகள் (வீட்டு உபயோகத்திற்கு)

"எக்ஸல்" நிலக்கடலை விதை (Seed Groundnut) உடைக்கும் டிகார்ட்டிகேடர்

எல்லா ஜாப் வேலைகளையும் ஆட்டோமேடிக் லேத்துகளில் உத்திரவாதத்துடன் செய்துகொடுக்கப்படும்.

.... இதர விபரங்களுக்கு ....

எக்ஸல் இண்டஸ்ட்ரீஸ்

வேலாண்டிபாளையம், தபால்பெட்டி எண் 1, கோவை-11

உரிமையாளர்கள்:

V. K. பழனிசாமி கவுண்டர் & சன்ஸ்

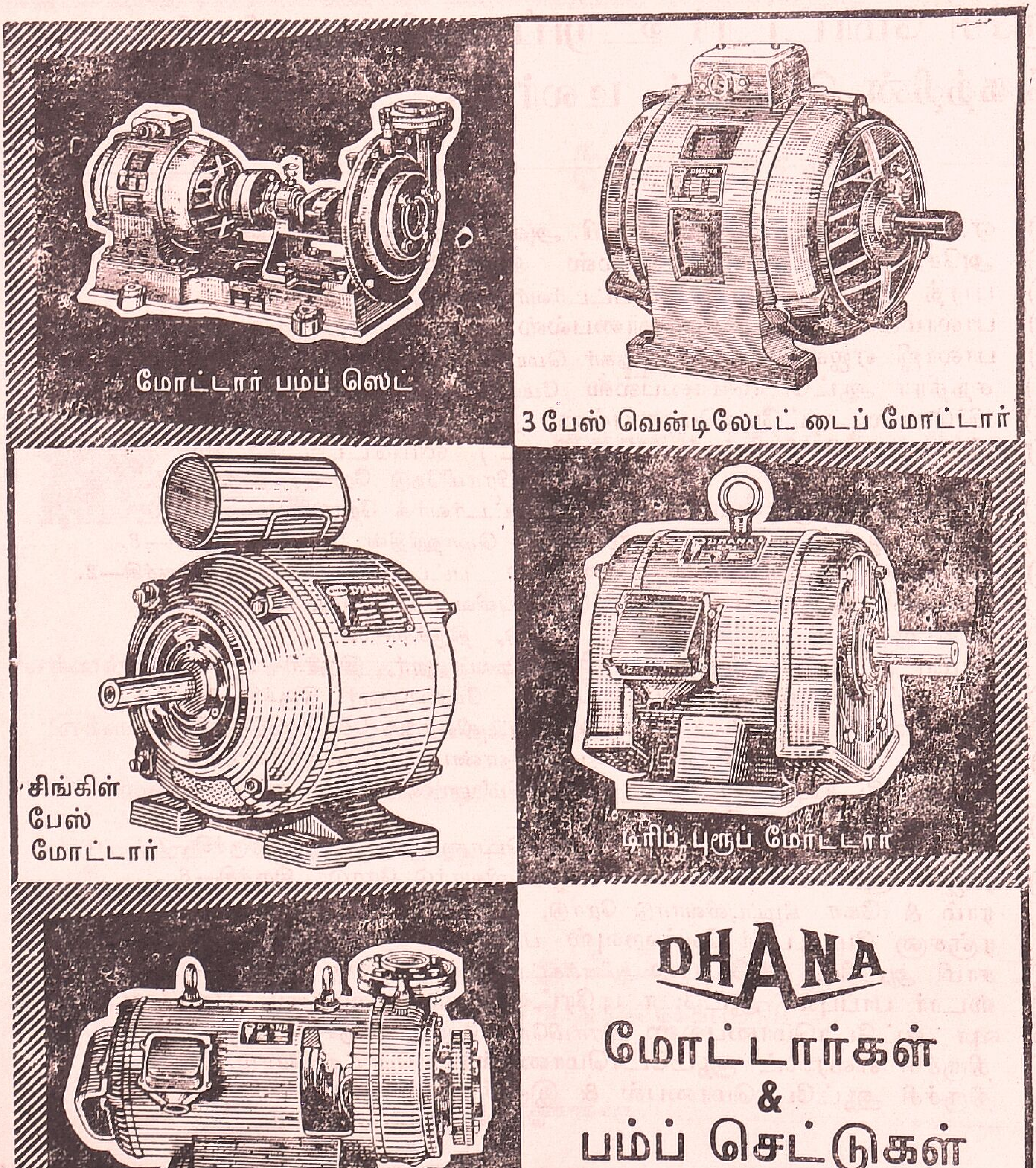
திருச்சி மோட்டார் உறுப்பு வியாபாரிகள் சங்கத்தின் மெம்பர் - டீலர்கள்

1) ஏ. ஆர். ஏ எஸ் & பி. வி. பி.வி. அண்ட் கோ மெக்டொனுல்ட்ஸ் ரோடு, திருச்சி-1.
2) அசோக் ஆட்டோமொபைல்ஸ் கீழப்புலிவார்டு ரோடு, திருச்சி—8.
3) பாரத் ஆட்டோஸ்டோாஸ் பட்டர்வர்த் ரோடு, திருச்சி—2.
4) பாலாம்பிகை ஆட்டோமொபைல்ஸ் கீழப்புலிவார்டு ரோடு, திருச்சி – 8.
5) பாலாஜி ஏஜன்ஸீஸ் தில்லை நகர் மெயின் ரோடு, திருச்சி—3.
6) சந்திரா ஆட்டோமொபைல்ஸ் மேலப்புதூர், திருச்சிராப்பள்ளி—1.
7) பிர்தோஸ் ஆட்டோமொபைல்ஸ் தஞ்சாவூர் ரோடு, திருச்சி—8.
8) ஜி. என். ஸி & சன்ஸ் (பிரைவேட்) லிமிடெட் பிராமிநேடு ரோடு, திருச்சி—1.
9) இம்பீரியல் ஆட்டோமொபைல்ஸ் பட்டர்வர்த் ரோடு, திருச்சி—2.
10) ஜுலி ஆட்டோமொபைல்ஸ் காஜா மொஹிதீன் ரோடு, திருச்சி—8.
11) ஸ்ரீ கிருஷ்ணு ஆட்டோமொபைல்ஸ் பட்டர்வர்வர்த் ரோடு, திருச்சி—2.
12) காமாக்ஷி ஆட்டோ சர்வீஸ் மேலப்புலிவார்டு ரோடு, திருச்சி—8.
13) காசி & சேது மேலப்புலிவார்டு ரோடு, திருச்சி—8.
14) காமாட்சி ஆட்டோமொபைல்ஸ் மேலப்புதூர், திருச்சி—1.
15) ஸ்ரீ லட்சுமி ஆட்டோமொபைல்ஸ் மேலப்புதூர், திருச்சி—1.
16) ஸ்ரீ மீனுட்சி ஆட்டோ சர்வீஸ் கீழப்புலிவார்டு ரோடு, திருச்சி—8.
17) மூர்த்தி ஆட்டோ ஸ்டோர்ஸ் மார்த்தாண்டபுரம், புதுக்கோட்டை.
18) என். நடேசய்யர் & கோ இப்ராஹிம் பார்க் ரோடு, திருச்சி—8.
19) பாப்புலர் ஆட்டோமொபைல்ஸ் லிட் மெக் டொனுல்ட்ஸ் ரோடு, திருச்சி—1.
20) ராஜன் ஆட்டோமொபைல்ஸ் கீழப்புலிவார்டு ரோடு, திருச்சி—8.
21) ராம் & கோ கீழப்புலிவார்டு ரோடு, திருச்சி—8.
22) ரஞ்சனு மோட்டார் வேர்ஹவுஸ் பாலக்கரை மெயின் ரோடு, திருச்சி—1.
23) சாமி ஆட்டோ ஸ்டோர்ஸ் ஆனைக்கட்டி மேட்டுத்தெரு, திருச்சி—8.
24) ஸ்டார் பாப்புலர் ஆட்டோ டிரேட்ஸ் மார்த்தாண்டபுரம், புதுக்கோட்டை.
25) ஷா ஆட்டோமொபைல்ஸ் பிராமிநேடு ரோடு, திருச்சி—1.
26) திருச்சி எவரஸ்ட் ஆட்டோமொபைல்ஸ் பேர்ட்ஸ் ரோடு, திருச்சி—1.
27) திருச்சி ஆட்டோமொபைல் & இஞ்சினீரிங் கோ மெக்டொனுல்ட்ஸ் ரோடு, திருச்சி—1.

ஜீவா மோட்டார் ஒர்க்ஸ்,

38, A. B. T. ரோடு,

பொள்ளாச்சி.


மோட்டார் பம்ப் ஸெட்
3 பேஸ் வெண்டிலேடட் டைப் மோட்டார்
சிங்கிள் பேஸ் மோட்டார்
டிரிப் புரூப் மோட்டார்
மானோ மாஸ்டர்
DHANA
மோட்டார்கள் & பம்ப் செட்டுகள்
நாங்கள் எல்லாவிதமான பம்பு செட்டுகள் மற்றும் மோட்டார்கள் தயாரிக்கின்றோம்.
தன என்ஜினீயரிங் இண்டஸ்ட்ரியல்ஸ்
அழகாபுரி வீதி, பொள்ளாச்சி P. O., கோவை மாவட்டம்.
D 94

5685

மீனாட்சி

ஆட்டோ ஸ்டோர்ஸ்

111, அவினாசி ரோடு, (கூட்ஷெட் எதிரில்)

கோயமுத்தூர்.

★ பென்ஸ், பெர்கின்ஸ், லேலண்ட்
ஆகிய வாகனங்களின் என்ஜின் பார்ட்ஸ்கள்

★ எல்லா வகையான வாகனங்களின்
சேஸிஸ் பார்ட்ஸ்கள் குறைந்த விலைக்கு கிடைக்கும்

ஸ்டாக்கிஸ்ட்டுகள் :

இந்தியா பிஸ்டன்ஸ், கனரா ஸ்பிரிங்ஸ், ரானே
கிளட்ச் டிஸ்க், டயர் & ட்யூப்கள்

எமது தொடர்புள்ள ஸ்தாபனங்கள் :

போன் : 314

மீனாட்சி ஆட்டமோபைல்ஸ்,

புதுச் சந்தை ரோடு,

ஈரோடு.

மீனாட்சி ஆட்டோ சர்வீஸ்,

50, கீழப்புலிவார் ரோடு,

திருச்சி.

உங்கள் வாகனங்களின் தேவைகளைப்
பூர்த்தி செய்வதே எமது குறிக்கோள்

இந்திய சுப்ரீம் கோர்ட்டில் வழக்கு

சென்னை வருமான வரி கமிஷனருக்கு எதிராக மீர் முகமது அலி, அருணா மில்ஸ் லிமிடெட், இண்டர்வீனர் திரு. கே சுப்பராவ், திரு. ஜே சி. ஷா திரு எஸ். எம். சிக்ரி ஏப்ரல் 24, 1964

(தேய்மானம் - கூடுதல் தேய்மான அலவன்சுகள் - டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபரேட்டர்கள் - பஸ்கள் - பெட்ரோல் என்ஜின்களுக்குப் பதிலாக டீசல் என்ஜின்கள் - அலவன்சுகள், அனுமதிக்கத்தக்கவையா - "மெஷினரி" (இயந்திரம்), "இன்ஸ்டால்டு" (நிறுவப்பட்டது). அர்த்தம் — 1922-ம் வருடத்திய இந்திய வருமான வரி சட்டம் செக்ஷன் 10 (2) (vi) (vi-ஏ).

இன்டர்வீனர் சார்பாக வாதாடியவர்கள் எஸ். டி. தேசாய், சீனியர் அட்வகேட் [அவருடன் ஜே. பி. தாதாசான்ஜி, ஓ. சி. மாதர் ரவின்டர் நாராயண் [ஜே. பி. தாதாசான்ஜி அண்டு கோ)]

தீர்ப்பு

(நீதிபதிகள் திருவாளர்கள் சுப்பராவ், சிக்ரி ஆகியோரின் தீர்ப்பை நீதிபதி திரு. சிக்ரி வெளியிட்டார். நீதிபதி திரு. ஷா தனியாக தமது தீர்ப்பை வெளியிட்டார்.)

நீதிபதி திரு. சிக்ரி வாசித்த தீர்ப்பு வருமாறு:—

1959 நவம்பர் 16-ந் தேதியிட்ட சென்னை ஹைகோர்ட் தீர்ப்பு மீது 1922-ம் வருடத்திய இந்திய வருமான வரிச் சட்டம் 66 ஏ (2) செக்ஷன்படி ஹைகோர்ட் அனுமதி அளித்ததின் பேரில் சென்னை வருமானவரி கமிஷனர் செய்து கொண்ட அப்பீல் இது.

பிரதிவாதி மிர் முகமது அலி இங்கு 'வரி செலுத்த வேண்டியவர்' என்று குறிப்பிடப்படும், இவர் வட ஆற்காடு ஜில்லா வேலூரில் உள்ள பஸ் சொந்தக்காரர். சில பல பஸ்களின் உரிமையாளர்.

1950 மார்ச்சு 31-ந் தேதியுடன் முடிவடைந்த கணக்கு வருடத்தின் போது (இது வரிசெலுத்த வேண்டிய வருடமான 1950-51ம் வருடத்துடன் சம்பந்தப்பட்டது), அவர் தன்னுடைய பஸ்களில் இரண்டின் (எம் டி ஜே 583, எம்டிஜே 723) பெட்ரோல் என்ஜின்களுக்குப் பதிலாக புதிய டீசல் என்ஜின்களை அமைத்தார், இது சம்பந்தமாக ரூ. 18,544 செலவு ஏற்பட்டது. இவர் வருமான வரி அதிகாரியிடம் 10 (2)ன் (VI) ஷரத்து முதல் பத்தியின்படி மாமூல் தேய்மான அலவன்சும், 1922-ம் வருடத்திய வருமான வரிச் சட்டம் (VI-ஏ) ஷரத்து, (VI) ஷரத்து இரண்டாவது பத்தியின்படியும் தேய்மான அலவன்சும் கோரினர். (VI) வது ஷரத்து முதல் பத்தியின்படி வருமானவரி அதிகாரி 25 சதவிகிதம் மட்டும் தேய்மானம் அனுமதித்தார். இது பற்றி 'வரி செலுத்த வேண்டியவர்' (அசெசி) அப்பீல் அசிஸ்டண்ட் கமிஷனரிடம் அப்பீல் செய்து கொண்டார். இந்த அப்பீலில் அசெசி வெற்றி பெறவில்லை. இந்த

டிரைவிங் பயிற்சிப் பள்ளி சென்னையில் அமைக்கப்படும்

சென்னை நகரில் டிரைவிங் பயிற்சிப்பள்ளி யொன்றை ஏற்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு சில எண்ணெய் கம்பெனிகள் நிதி உதவி செய்ய முன்வந்திருக்கின்றன.

இந்தத் தகவலை நகர போலீஸ் கமிஷனர் திரு. எம். சிங்காரவேலு சென்ற டிசம்பர் 8–ம் தேதி நடந்த இந்திய ரஸ்தா, போக்குவரத்து அபிவிருத்தி சங்க (ஐ. ஆர் டி. டி. ஏ) கூட்டத்தில் வெளியிட்டார்.

"பாதை ஒழுங்கு" என்பது பற்றி அவர் பேசினார். ரஸ்தாவில் செல்வதில் அனைவருக்கும் பாதுகாப்பு இருக்க, இந்திய ரஸ்தா போக்குவரத்து அபிவிருத்தி சங்கம், தேசீய ரஸ்தா பாதுகாப்பு சங்கம் ஆகியவை கூட்டாக முயற்சிகள் செய்யவேண்டும் என்று அவர் கேட்டுக்கொண்டார். ஒவ்வொரு வருடமும் ரஸ்தா விபத்துகள் அதிகரித்துக் கொண்டிருக்கின்றன, உயிர்ச்சேதமும் ஏற்படுகிறது. என்று அவர் சுட்டிக்காட்டினார்.

இந்திய ரஸ்தா, போக்குவரத்து அபிவிருத்தி சங்கம் போன்ற ஸ்தாபனங்களின் பணிகளை அவர் பாராட்டினார். சென்னை நகரில் ஏற்பட்டுள்ள விபத்துகளில் பெரும்பாலானவைகளுக்கு சர்க்கார்போக்குவரத்து பஸ்கள்காரணமாக இருந்திருக்கின்றன என்று அவர் குறிப்பிட்டு, சர்க்கார் போக்குவரத்து பஸ் டிரைவர்களுக்கு இயன்றவரை அதிகபட்ச பயிற்சியளிக்கும்யோசனை பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்றார்.

ஸ்லோ கார்கள் போட்டி

ரஸ்தா பாதுகாப்பு பற்றி ஸ்லோகார்கள் போட்டி நடத்துவது பற்றி போலீஸ் அதிகாரிகள் யோசித்துக் கொண்டிருக்கின்றனர் என்றார்.

மோட்டார் வாகனங்களை ஓட்டுபவர்களுக்கு சரியான பயிற்சியளிக்க டிரைவிங் பயிற்சிப் பள்ளி ஆரம்பிக்கும் யோசனை இருக்கிறது. இப்பள்ளியை ஏற்படுத்த ரூ. 3 லட்சம் செலவாகும். இந்த பள்ளி சில எண்ணெய் கம்பெனிகளின் நிதி உதவியுடன் அமைக்கப்படும் என்று போலீஸ் கமிஷனர் கூறினர்.

இதற்கு முன்பு போலீஸ் கமிஷனரை ஐ. ஆர். டி. டி. ஏ. தலைவர் திரு. கே. வி. சீனிவாசன் வரவேற்று பேசினர். திரு. ஜே. வர்கீஸ் நன்றி கூறினர்.

முன் பக்கத் தொடர்ச்சி :—

அப்பீலில் இதர அம்சங்களும் இருந்தன. இந்த அப்பீலில் நாங்கள் இவைகளைப்பற்றி பரிசீலிக்க வேண்டியதில்லை. எனவே அவைகளைப் பற்றி இங்கு பிரஸ்தாபிக்கவில்லை. மேலும் அப்பீல் செய்து கொண்டதின் பேரில், "வரி செலுத்த வேண்டியவர் 10 (2) (Vi) செக்ஷன் அல்லது 10 (2) (Vi-ஏ) செக்ஷன்படி கூடுதல் தேய்மான அலவன்சு பெற அருகதையுடையவர் அல்ல. ஏனெனில், மோட்டார் வாகனம் ஓடுவதற்கு என்ஜின் எவ்வளவுதான் முக்கியமானதாகஇருந்த போதிலும். அது ஒரு சாதனத்தின் பகுதியாக இருக்கிறது இந்த உப–செக்ஷன்களில் கண்டுள்ளபடி கூடுதல் தேய்மான அலவன்சு பெறும் காரியத்திற்காக அது தானுக "மெஷினரி' ஆகிவிடமுடியாது. புதிய என்ஜின்கள் நிறுவப்பட்டதை மூலதன சேர்க்கையாக மட்டும் நாங்கள் கருதவேண்டியிருக்கிறது. மேற்கண்ட காரணங்களின் பேரில் வரிசெலுத்த வேண்டியவர் கோரிய கூடுதல் தேய்மான அலவன்சுகள் சரியானபடி மறுக்கப்பட்டிருக்கிறது" என்று அப்பீல் டிரிபியூனல் தீர்ப்பு கூறியுள்ளது வரி செலுத்தவேண்டியவரின் மனுவின் பேரில் வருமான வரிஅப்பீல் டிரிபியூனல் கீழ்க்கண்ட கேள்வியை ஹைகோர்ட்டின் பரிசீலனைக்கு சமர்ப்பித்தது.

(தொடரும்)

ராஜ்ய போக்குவரத்து ஆலோசனை கமிட்டி

பரிசீலனைக்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட விஷயங்கள்

பொதுசர்வீஸ் வாகனங்கள், போக்குவரத்து வாகனங்கள் சம்பந்தமாக தகுதி சர்டிகேட் வழங்குவது, புதுப்பிப்பது, சம்பந்தப்பட்ட விதிகளை திருத்தும் பிரச்னை.

மோட்டார் வாகன இன்ஸ்பெக்டர்கள் வழங்கும் தகுதி சர்டிபிகேட் சாதாரணமாக 6 மாதங்களுக்கு செல்லத்தக்கது.

டாக்ஸி, ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்களைப் பொருத்தவரையிலும் அது ஒரு வருடத்திற்கு செல்லத்தக்கது. புது வாகனங்கள் சம்பந்தமாக வழங்கப்பட்டிருக்கும் தகுதி சர்டிபிகேட் ஒரு வருட காலத்திற்கு செல்லும் என்று விதியை சர்க்கார் சமீபத்தில் திருத்தி உத்தரவு பிறப்பித்தனர். தகுதி சர்டிபிகேட்டுகள் வழங்கவும், புதுப்பிக்கவும் உள்ள கட்டணம் பல்வேறுவகை வாகனங்களுக்கு தகுந்தமாதிரி மாறுபட்டிருக்கிறது. புதுப்பிப்பதற்கான கட்டணம் முன்னதாக கட்டப்படுகிறது. வாகனம் பரிசோதனைக்காக மோட்டார் வாகன இன்ஸ்பெக்டரிடம் விடப்படுகிறது. வாகனத்தில் ஏதாவது குறை இருப்பதை மோட்டார் வாகன இன்ஸ்பெக்டர் கண்டுபிடித்தால், இந்த குறைகளை சரி செய்து பரிசோதனைக்காக வாகனத்தை மீண்டும் கொண்டுவரும்படி சி. எப். ஆர். ஆர். நோட்டீசை அவர் பிறப்பிக்கிறார். போக்குவரத்து கமிஷனர் பிறப்பித்துள்ள கட்டளைகளின்படி, சர்டிபிகேட்டுக்கு புதிதாக பணம் கட்ட வேண்டிய அவசியம் இல்லாமல், மோட்டார் வாகன இன்ஸ்பெக்டர் மற்றொரு தணிக்கை செய்வார். வாகனத்தை இரண்டாவது தடவை தணிக்கை செய்வதாக இருந்தால்கூட, இதற்காக வாகன உரிமையாளர் புதிதாக கட்டணம் கட்ட வேண்டும் என்றும், ஒவ்வொரு தணிக்கையையும் புதுக்கட்டணத்தை வசூலித்த பிறகே மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் 30—7—64 அன்று சென்னை ஹைகோர்ட் 1963-ம் வருடத்திய டபிள்யூ பி. நெ. 569, 560 வது ரிட் மனு மீது தீர்ப்பு கூறியுள்ளது.

Wolf ELECTRIC TOOLS Regd. Trade Mark

INDUSTRY'S FIRST CHOICE

LIGHT... FAST... HANDY

BI-RW/56

Stabilise Your Production Costs with Wolf Portable Electric Tools

Drills • Grinders • Sanders • Blowers

Accredited Dealers

INDUSTRIAL DISTRIBUTORS

Also Dealers for:

Wolf Tools
Trisodium Phosphate
Automobile and Scooter Spare Parts
Good year. Firestone, Ceat and Mansfield Tyres and Tubes
Auto and Scooter Workshop

PHONE: 5939

283, AVANASHI ROAD
COIMBATORE-1

இதனுல் வாகன உரிமையாளர்களுக்கு கஷ்டம் ஏற்படும். எனவே ஐகோர்ட்டின் தீர்ப்பை யொட்டி விதிகளை திருத்தியமைக்க வேண்டும். புது வாகனங்கள் மூன்று வருடங்களுக்கு குறையாத காலத்திற்கு எந்த பளுவையும் தாங்கமுடியும். மூன்று வருடங்களுக்கு பிறகே மீண்டும் வர்ணம் அடிப்பதும், பெரிய ரிப்பேர்கள் செய்வதும் அவசியப்படலாம். எனவே, புது வாகனங்கள் சம்பந்தமாக தகுதி சர்டிபிகேட்டின் செல்லுபடி காலவரம்பை தற்போது உள்ள ஒரு வருடத்திற்குப் பதிலாக மூன்று வருடங்களுக்கு நீடிக்கலாம் என்று யோசனை தெரிவித்துக்கொள்ளப்படுகிறது. இத்தகைய சர்டிபிகேட்டிற்கான கட்டணத்தை மாமூல் சர்டிபிகேட் கட்டணமாகிய ரூ. 25 ஐ மும்மடங்காக நிர்ணயிக்கலாம்.

வாகனங்களை மறுதணிக்கை செய்வது சம்பந்தமாக, முதலில் செலுத்தப்பட்ட கட்டணத்திற்காக முதல் தணிக்கையும், அவசியமானுல் இரண்டாவது தணிக்கையும் செய்யவும் மூன்ருவது தடவை தணிக்கை செய்யவேண்டியிருந்தால் மட்டும் புதிதாக கட்டணம் வசூலிக்கவும் வகை செய்யும்படியாக விதியை திருத்தலாம் என்றும் யோசனை தெரிவிக்கப்படுகிறது.

சென்னை நகரில் ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்கள் ஓட்டுவதற்குள்ள கட்டுப்பாடுகளை நீக்கும் பிரச்னை; மத்திய தர வகுப்பினரின் நலனை முன்னிட்டு ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தும் பிரச்னை.

இந்திய போலீஸ் சர்வீசை (ஐ. பி. எஸ்.) சேர்ந்த திரு. கே. ராதாகிருஷ்ணன் சிங்கப்பூரில் ஆய்வு சுற்றுப்பிரயாணம் செய்துவிட்டு செய்த சிபாரிசுகளின் பேரில், சென்னை நகரில் ஆட்டோ-ரிக்ாஷ ஓட்டுவதற்கு கூடுதலாக பெர்மிட்டுகள் தருவதில்லை என்று சென்னை பிராந்திய போக்குவரத்து அதிகாரி (ஆர். டி: ஓ. முடிவு செய்திருப்பதாக தெரிகிறது. இந்த ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கையை படிப்படியாக குறைக்கவும் உததேசிக்கப்பட்டிருக்கிறது..................... ஆட்டோரிக்ஷா தற்போது ஏழைகளுக்கும், நடுத்தர வகுப்பினருக்கும் உதவியாக இருக்கின்றன. இந்த வாகனங்களின் எண்ணிக்கையை குறைப்பதோ அல்லது எண்ணிக்கை அதிகரிப்பை தடுப்பதோ குறைந்த வருமானமுள்ள மக்களைத்தான் பாதிக்கும்.

ஆட்டோரிக்ஷாக்களை எடுத்துவிடவேண்டுமென்பதற்கு (1) அவற்றால் இரைச்சல் ஏற்படுகிறது; (2) மக்களின் ஆரோக்கியத்தை கெடுக்கக்கூடிய புகையை விடுகின்றன (3) விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன என்று மூன்று காரணங்கள் கூறப்பட்டுள்ளது............இந்தக் காரணங்கள் சரியானவை அல்ல. இந்த வாகனங்கள் இந்தியாவின் பெரிய நகரங்களில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன, இவை மத்தியதர வகுப்பினருக்கு மிகவும் உபயோகமாக இருக்கின்றன.

நீதித்துறை சார்புடைய அதிகார அலுவல்களை கவனிக்க அடிஷனல் டெபுடி டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரை அமைக்கும் பிரச்னை.

நமது ராஜ்யத்தில் டெபுடி போக்குவரத்து கமிஷனர் ராஜ்ய போக்குவரத்து அதிகாரியாக (எஸ். டி. ஏ.) இருக்கிறார் அவர் தமது நிர்வாக அலுவல்களை கவனிப்பதுடன், நீதித்துறை சார்புடைய அதிகாரவேலைகளையும் கவனிக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆர். டி. ஏக்கள், ஆர். டி. ஏ க்களின் காரியதரிசிகள் ஆகியோரின் உத்தரவுகளின் பேரில் முதல் மறுபரிசீலனை (ரிவிஷன்) மனுக்கள் எஸ். டி ஏ. விடம் மட்டுமே சமர்ப்பிக்கப்படும் என்றும், இரண்டாவது மறுபரிசீலனை மனுக்கள் மட்டுமே எஸ். டி. ஏ. யிடம் சமர்ப்பிக்கப்படும் என்றும் சி. ஏ. 538/64 ல் சமீபத்தில் இந்திய சுப்ரீம் கோர்ட் கூறியுள்ளது. இந்த முடிவின் விளைவாக எஸ். டி. ஏ வுக்கு ஏராளமான ரிவிஷன் மனுக்கள் வரும். டிபுடி போக்குவரத்து கமிஷனர் தன்னையே ஒரு கோர்ட்டாராக அமைத்துக் கொண்டு அனேகமாக எல்லா நாட்களுக்கும் வந்து மனுக்களை பரிசீலித்து முடிவு செய்ய வேண்டியிருக்கும். இதனால் அவர் இந்த இலாகாவின் நிர்வாக அதிகாரி என்ற முறையில் தனது கடமைகளை செய்வதற்கு போதிய நேரம் இருக்காது என்று தெரிகிறது.

பல்வேறு யோசனைகளை அமுலாக்குவது சம்பந்தமாக ஆர் டி. ஏ. க்களுக்கு டிபுடி போக்குவரத்து கமிஷனர் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கும் பொறுப்பும் உடையவராக இருக்கிறார். தலைமை காரியாலயத்திலிருந்து வரும் உத்தரவுகள் அல்லது சிபாரிசுகள் அடிப்படையில் சபார்டினேட் அதிகாரிகள் பிறப்பிக்கும் உத்தரவுகள் சரியா அல்லது செல்லுமா என்னும் பிரச்னை பற்றி அவரிடம் ரிவிஷன் மனுக்கள் தாக்கல் செய்யப்படும்பொழுது, டிபுடி போக்குவரத்து கமிஷனர் தனது சிபாரிசுகளை பற்றி தாமே சிறந்த முடிவு செய்ய இயலாமலிருக்கலாம் என்ற எண்ணம் தோன்றுவதற்கு ஏதுவாகுமென்று கூறப்படுகிறது.

எனவே நீதிபரிபாலன நலனை முன்னிட்டு ரிவிஷனல் அத்தாரிட்டி என்ற முறையில் பணிபுரிய தனியாக ஒரு எஸ். டி. ஏ. இருக்க வேண்டும் என்றும், இதற்காக அடிஷனல் டிபுடி போக்குவரத்து கமிஷனர் என்ற பதவியை ஏற்படுத்தலாம் என்றும் பரிசிலனைக்கு இந்த யோசனையை சமர்ப்பிக்க விரும்புகிறோம்.

எனினும் பெர்மிட்டுகள் முதலியவை வழங்கவும், இதர அலுவல்களை கவனிக்கவும் எஸ். டி. ஏ. என்ற முறையில் தற்போதைய டிபுடி போக்குவரத்து கமிஷனர் பதவி நீடிக்கலாம். இந்த ஏற்பாடு பொது நலனுக்கு ஏற்றதாக இருக்கும் என்றும், இதை பரிசிலிக்கும் படியும் கேட்டுக்கொள்கிறோம்.

(மேற்கண்ட விஷயங்கள் சென்னை ராஜ்ய லாரி சொந்தக்காரர்கள் சங்கத்தினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளது.)

1964-ம் வருடம் கீழ்கண்ட குற்றங்களுக்காக டாக்சி ஓட்டும் டிரைவர்கள் மேல் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது.

1. வாடகைக்கு ஓட்டமறுத்தல் 115. 2. குறிப்பிட்ட வேகத்திற்குமேல் ஓட்டுதல் 1014. 3. அனுமதிக்கப்பட்ட எண்ணிக்கைக்கு அதிகமாக ஆட்களை ஏற்றிச்செல்லுதல் 104. 3. நிறுத்தக்கூடாத இடத்தில் நிறுத்துவது 1211. மஞ்சள் கோடுகளை வெட்டிக்கொண்டு போதல் 378. 6. அபாயம் விளைவிக்கும் வகையில் அஜாக்கிரதையாகவும், வேகமாகவும் ஓட்டுதல் 57. 7. தவறான வகையில் முந்திக்கொண்டு செல்லுதல் 82.

ரஸ்தா போக்குவரத்துத் துறையும், அரசாங்கமும்

ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு அதன் போக்குவரத்துத் துறை மிகவும் இன்றியமையாததாகும். எனவே, அத்துறை போதிய வளர்ச்சி பெற்றிருக்க வேண்டியது மிக மிக முக்கியம்.

போக்கு வரத்தை இரு பிரிவுகளாகப் பிரிக்கலாம் 1. ரயில் போக்குவரத்து 2. ரஸ்தா போக்குவரத்து.

இவ்விரண்டில் ரஸ்தா போக்குவரத்தே பிரதானமாகக் கருதப்படுகிறது அதற்கு சில முக்கிய காரணங்களைச் சொல்லலாம். ரயில் போக்குவரத்திற்கு தேவைப்படும் இரும்பைவிட ரஸ்தா போக்குவரத்திற்கு மிகவும் குறைவாகவே இரும்பு தேவைப்படுகிறது அத்துடன் முன்னதைக் காட்டிலும் பின்னதிற்குக்குறைந்த முதலீடு போதுமானது. மேலும், ஜனத்தொகை மிக அதிகமாக உள்ள நமது நாட்டிற்கு உழைப்பு அதிகமாகவும் முதலீடு குறைவாகவும் உள்ள ரஸ்தா போக்குவரத்தே ஏற்றது என்பதுடன் அவசியமானது என்றும் சொல்லலாம்.

ஆனல், நமது நாட்டில் சமீபகாலம்வரை ரஸ்தா போக்குவரத்துத் துறை சரியாகவே கவனிக்கப்படவில்லை. நமது அரசாங்கத்தின் கவனம் முழுவதும் ரயில்போக்குவரத்துத் துறையை வளர்ச்சியுறச் செய்வதிலும் அதை விரிவடையச் செய்வதிலுமே இருந்து வந்திருக்கிறது அதற்கு, ரயில் போக்குவரத்துத் துறை அரசாங்கத்தின் கையிலிருப்பதும், அதன் வருவாய் முழுவதும் அரசாங்கத்தைச் சேருவதும்தான் பிரதான காரணங்களாகும்.

ஒரு நாட்டின் ஆரம்ப வளர்ச்சி காலத்தில் அரசாங்கப் பொது நிதியிலிருந்து ஒரு குறிப்பிட்ட பாகம் ரஸ்தா போக்குவரத்தின் வளர்ச்சிக்குக் கண்டிப்பாக உபயோகப்படுத்த வேண்டும் என்று பற்பல நாடுகளின் மிகச் சிறந்த பொருளாதார நிபுணர்கள் கூறுகிறார்கள். ஆனல், நமது நாட்டிலோ ரஸ்தா போக்குவரத்தின் வளர்ச்சிக்கு நிதி ஒதுக்கப்படுவதற்குப் பதிலாக, அத்துறையின் வருவாயில் ஒரு பகுதி வேறொருதுறையின் வளர்ச்சிக்குப் பயன்படுத்தப் பட்டுவருகிறது! இது மிகவும் வேதனைப்படக்கூடிய விஷயமாகும்.

அமெரிக்கா, ரஷ்யா, இங்கிலாந்து போன்ற நாடுகளின் பொருளாதார நிபுணர்கள் செய்த பரிசோதனைகளால், ரஸ்தா போக்குவரத்து மிக சுலபமானதாகவும், குறைந்த முதலீடு கொண்டதாகவும், அதிக சிரமமில்லாததாகவும் இருக்கிறது என்பது தெரிகிறது. சமீபத்

(தொடர்ச்சி 69-ம் பக்கம்)

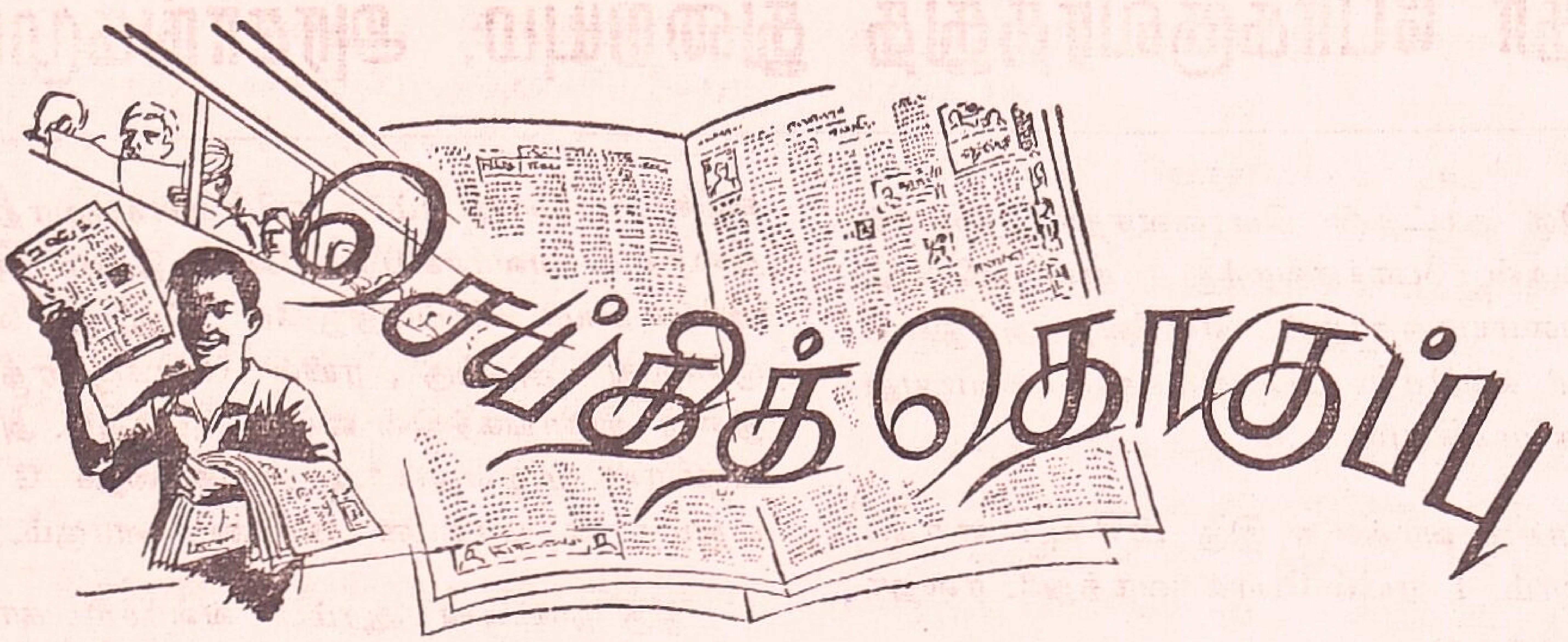
For all your requirements in

Automobile Spare Parts, Tyres & Tubes Contact:

THE BHARAT AUTO STORES

PHONE No. 2359

99, Butterworth Road, TIRUCHI-2



திருச்சியில் டி. வி. எஸ். புது கட்டிட திறப்பு விழா

திருச்சி மெஸர்ஸ் டி. வி. சுந்தரம் அய்யங்கார் அண்ட் சன்ஸ் (பிரைவேட்) லிமிடெட்டின் புது கட்டிடத்தில், மானேஜர் ஸ்ரீ எஸ் ரவீந்திரன் கிரஹப்பிரவேச பூஜை நடத்தினர். இது திருச்சி சுப்பிரமணியபுரம் சென்னை நெடுஞ்சாலையில் கட்டப்பட்டுள்ளது.

வைதீக காரியங்கள் மிகவும் சிறந்த முறையில் நடத்தப்பட்டன. எல்லா டி. வி. எஸ். ஸ்தாபன பிரமுகர்களும் வந்திருந்தனர்.

மதுரையிலிருந்து மெஸர்ஸ் டி. வி. சுந்தரம் அய்யங்கார் அண்டு சன்ஸ் (பிரைவேட்) லிமிடெட்டின் மானேஜிங் டைரக்டர் ஸ்ரீ டி. எஸ் கிருஷ்ணுவும் வந்திருந்தார். இவர் எல்லா விருந்தினர்களுடனும் உரையாடி தேனீர் விருந்தளித்தார்.

டி. வி. எஸ். திருச்சி கிளை இதுவரை கண்டோன்மெண்ட் தலைமை தபால் காரியாலயம் அருகே உள்ள தரங்கம்பாடி கட்டிட காம்பவுண்டில் இருந்தது.

ஆகாயத்தில் எ:குச் சாலை!

மேற்கு ஜெர்மனியிலுள்ள எஸ்ஸென் நகரில் 18 அடி உயரத்தில் 720 அடி நீளமான எஃகுப்பாலம் ஒன்று சமீபத்தில் 40 மணி நேரத்தில் கட்டிமுடிக்கப்பட்டது இந்தப் பாலத்தின் அடியிலுள்ள சாலை பழுது பார்க்கப்பட்டு வருகிறது. அதற்கு 2 ஆண்டுகள் பிடிக்கும். அதுவரையில் இந்த ஆகாய எஃகுப் பாலம் போக்குவரத்தைச் சமாளிப்பதற்கான மாற்றுச் சாலையாகப் பயன்படுத்தப்படும். இது போன்ற எஃகுப்பாலத்தை, சாலை பழுதுபார்க்கப்படும் மற்ற இடங்களிலும் குறுகிய காலத்தில் அமைக்கமுடியும்

குடந்தை போக்குவரத்து கமிட்டி கூட்டம்.

சாலை ஓரக் கடைகள் பற்றி தீர்மானம்,

குடந்தை நகர் போக்குவரத்து (டிராபிக்) கண்காணிப்புக் குழுவின் கூட்டம் ஜனவரி 23-ந் தேதி குடந்தை நகர் போலீஸ் ஸ்டேஷனில், கூடியது. டிப்டி சூப்பிரிண்டெண்டாப் போலீஸ் ஸ்ரீ ஆர். எஸ். ராஜம் தலைமைவகித்தார். நகரத்தின் பிரபல வர்த்தகர்கள், பிரமுகர்கள், முனிசிபல் அதிகாரிகள் முதலியவர்கள் வந்திருந்தனர். மேலக் காவேரி மாரியம்மன் கோயில் சந்து சமீபமாக பஸ்கள் இப்பொழுது நிறுத்தப்பட்டு வருவதை மாற்றி, ஜனுப் மொய்தீன் ரோடு திரும்பும் முனையில் நிறுத்தவேண்டும் என்று தீர்மானிக்கப்பட்டது. சாலை ஓரங்களில், லைசென்ஸ் இல்லாமல், தட்டி வைத்துக்கொண்டு, சிற்

றுண்டி-டீ-கடைகள் போக்குவரத்துக்குத் தடையாக இருப்பதை அகற்றவேண்டும் என்று நெடுஞ்சாலை அஸிஸ்டெண்டு இஞ்சினீயர் ஸ்ரீ சீதாராமன் பிரேரேபித்த தீர்மானம் நிறைவேறியது.

குழந்தைகளுக்கு ரஸ்தாவில் போகவர ஜாக்கிரதையான அறிவை பயிலத்தக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கவும், நகரசபைப் பள்ளிகளுக்குச் சுற்றறிக்கை அனுப்பித் தக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்ற யோசனையை ஸ்ரீ ராமவிலாஸ் சர்வீஸ் டைரெக்டர் கூட்டத்தின் யோசனைக்கு கொண்டுவந்தார் இவ்விஷயத்தில் தக்கது செய்ய யோசிக்கப்பட்டு வருகிறது. கூட்டத்தில் பல விஷயங்கள் யோசிக்கப்பட்டன.

"சரக்கு போக்குவரத்து சர்வீஸில் அரசாங்க போட்டி"

தேசிய அபிவிருத்தி கவுன்சில் சிபாரிசு

நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் சரக்குப்போக்கு வரத்துத் துறையிலும் அரசாங்கம் தனது சொந்த சர்வீசுகளை நடத்த வேண்டும் என்று தேசிய அபிவிருத்திக் கவுன்சிலின் தொழில், மின்சக்தி, போக்குவரத்துக்கான கமிட்டி தெரிவித்திருக்கிறது.

அதேசமயத்தில் உத்தேசிக்கப்பட்ட அபிவிருத்தியை சரக்குப் போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்படுத்துவதற்கு, தனியார் சர்வீசுகளுக்கு நிதி உதவி முதலியவற்றை அரசாங்கம் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்றும் இந்தக் கமிட்டி யோசனை கூறியுள்ளது.

மெடோஸ் என்ஜின் ஸ்பெஷலிஸ்ட்ஸ்:

மலர் மோட்டார் டீசல் ஒர்க்ஷாப்

கலரம்பட்டி ரோடு,
சேலம் - 1

புரோப்: M. பீட்டர்.

கூட்டுறவுப் போக்குவரத்து சர்வீஸ்

கூட்டுறவு சர்வீசுகளுக்கு நேர்மையான அடிப்படையில் ஊக்கமளிக்கப்பட வேண்டும் என்றும், குறிப்பாக பின் தங்கிய பகுதிகளில் பிரயாணிகள் போக்கு வரத்துக்களிலும், அழுகும் பொருட்கள், விவசாயப் பொருட்கள் முதலானவற்றின் போக்கு வரத்துக்களிலும் கூட்டுறவுத்துறைக்கு ஊக்கம் அளிக்க வேண்டும் என்றும் இக்கமிட்டி கேட்டுக்கொண்டுள்ளது.

ஒரே ஆண்டில் 30 இலட்சம் கார்கள் உற்பத்தி!

மேற்கு ஜெர்மனியில் சென்ற ஆண்டில் மட்டும் 30 இலட்சம் கார்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. இது மோட்டார்த் தொழில் ஏற்படுத்திய நெடுஞ்சாதனையாகும், 1963-இல் உற்பத்தியான அளவைவிட இது 8% அதிகமாகும். கடந்த ஆண்டில் 15 இலட்சம் கார்கள் ஏற்றுமதியாகிஇருக்கின்றன. இது அதற்கு முந்திய ஆண்டைவிட 23% கூடுதல் கார் இறக்குமதியும் 25% கூடியிருக்கிறது. 1964—இல் இறக்குமதியான கார்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 1,70,000. கடந்த 10 ஆண்டுகளில் மேற்கு ஜெர்மனியில் கார் உற்பத்தி மூன்று மடங்கு பெருகியிருக்கிறது.

குஜராத் மாநிலத்திற்கு. லேலாந்து டிரக்குகள்.

குஜராத்தில் காந்திநகரம் நிர்மாணப் பணிக்குப்பயன்படுவதற்காக லேலாந்து டிரக்குகளை வாங்க குஜராத் சர்க்கார் முடிவு செய்து தேவைக் கட்டளை அனுப்பியிருக்கிறார்கள். இந்தத் தேவைக் கட்டளையின் மதிப்பு 150,000 பவுன்கள்.

தளவாடச் சாமான்களை எடுத்துச் செல்வதற்காக, தொட்டியைச்சாய்த்து சாமான்களைத் தள்ளக்கூடிய அமைப்புள்ள டிரக்குகளை

குஜராத் சர்க்கார் கோரியிருக்கிறார்கள். குஜராத்திற்குத் தேவைப் படும் டிரக்குகள் அனைத்தும் சென்னைக்கு அருகில் எண்ணூரி லுள்ள அசோக் லேலாந்து தொழிற்சாலையில் தயாரிக்கப்படும்.

அசோக் லேலாந்து தொழிற்சாலையை இப்போது 4,000,000 பவுன்கள் செலவில் விஸ்தரித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 1964ஆம் ஆண்டில் லேலாந்து குழு நிறுவனங்கள் 102,000,000 பவுன்கள் பெறுமானத்திற்கு மோட்டார்களை ஏற்றுமதி செய்திருப்பதாக இங்கிலாந்திலுள்ள லேலாந்து மோட்டார்ஸ் நிறுவனம் அறிவிக்கிறது. லேலாந்து நிறுவனம் பிரிட்டனிலிருந்து நேரடியாக ஏற்றுமதி செய்த மோட்டார் வண்டிகளுடைய மதிப்பு சுமார் 66,000,000 பவுன்கள்.

கார் விளக்கை கண்காணிக்கும் சாதனம்.

கார்களிலுள்ள முன் விளக்குகள் (ஹெட் லைட்) ஒழுங்காக வேலை செய்கின்றனவா என்பதைச் சரிபார்ப்பதற்கான சிறு சாதனம் ஒன்று நெதர்லண்ட்ஸில் தயாரிக்கப்பட்டிருக் கிறது. இந்தச் சிறு சாதனத்தை ''முன் விளக்கு உளவாளி'' என்று அழைக்கிறார்கள். இதில் குரோமியம் முலாம் பூசிய உலோகம் உள்ளது. அதில் ஒரு சதுர செ. மீ. அளவுள்ள இரண்டு சக்தி வாய்ந்த பிரதிபலிப்பான்கள் இணைக்கப் பட்டிருக்கின்றன. இச்சாதனத்தைக் காரின் முன் பகுதியின் நடுவில் பொருத்திவிட்டால், முன் விளக்கின் சிதறும் ஒளியை இந்தச் சாதனம் ஈர்த்து டிரைவரின் பக்கமாகப் பிரதிபலிக்கிறது முன்விளக்குகள் இரண்டும் ஒரே சீராக எரியா விட்டாலும் அல்லது ஏதாவது ஒரு விளக்கு வேலை செய்யாமலிருந்தாலும் இதிலிருந்து தெரிந்து கொள்ளலாம்.

இந்தச் சாதனத்தில் தொழில் நுட்பக் கோளாறுகள் ஏற்பட வழியில்லை. யாரும் இச்சாதனத்தை எளிதில் பொருத்திவிடலாம் எந்தப் பருவநிலையிலும் இது வேலை செய்யும்

மாண்டி கார்லோ மோட்டார் அணியில் பிரிட்டிஷ் மோட்டார் கார் வெற்றி

சென்ற வாரம் நடந்த மாண்டி கார் லோ மோட்டார் பந்தயத்தில் 'மினி—கூப்பர் எஸ்' என்ற பிரிட்டிஷ் கார் வெற்றி பெற்றது.

சிறந்த பயிற்சி! குறைந்த சிலவு! குறுகிய காலம்!

சுமார் 2 மாத காலத்திற்குள் மோட்டார் டிரைவிங் & மைனர் மெக்கானிசம் கற்றுக்கொடுத்து அரசினர் லைசென்சும் பாட்ஜும் எடுத்துக் கொடுக்கப்படும்.

குறிப்பு: 1. குறிப்பிட்ட லீவ் நாட்களில் மட்டும் பயில விரும்பு வோர்க்கு அந்த நாட்களிலும், குறிப்பிட்ட நேரத்திலும் பயிற்சியளிக்கப்படும்

2. எமது இன்ஸ்டிட்யூட்டில் முதல் உதவிப் பயிற்சிக்கு (First Aid Course) மாணவர்கள் சேர்க்கப்படுவார்கள்.

மற்ற விபரங்களுக்கு ஸ்டாம்புடன் விண்ணப்பிக்கவும்.

செல்வம் மோட்டார் டிரைவிங் & மெக்கானிக் இன்ஸ்டிட்யூட்,

9, குப்புசாமிக் கவுண்டர் வீதி, பொள்ளாச்சி.

உரிமையாளர், ஆசிரியர்: **K. சேது**

சென்ற ஆண்டுப் பந்தயத்திலும் மினி-கூப்பர் மோட்டார் கார் வெற்றி பெற்றது குறிப்பிடத் தக்கது.

மான்டி கார்லோ பந்தயங்களில் கலந்து கொள்ளும் மோட்டார் கார்கள் பனிப்புயல் வீசும் ஆல்ஸ் மலைப்பிரதேசத்திலும் இடையூறுகள் நிறைந்த வேறு பல பகுதிகளிலும் பிரயாணம் செய்யவேண்டும். நடப்பு ஆண்டில் 238 மோட்டார் கார்கள் இந்தப் பந்தயத்தில் கலந்து கொண்டன. ஆனல் 35 மோட்டார் கார்கள்தான் பந்தயப் பாதையில் சுமார் 2600 மைல்களைக் கடந்தன. மலைப்பிரதேச சாலையைக் கடந்து பந்தய தூரம் முழுதும் பயணம் செய்த 22 மோட்டார் கார்களில் பத்து மோட்டார்கள் பிரிட்டிஷ் தயாரிப்பு. பந்தயத்தில் வெற்றி பெற்ற மினி-கூப்பர்—எஸ்' மோட்டார்காரை பின்லாந்தைச் சேர்ந்த திரு. டிமோ மேகினெனும் பிரிட்டனைச்சேர்ந்த பாஸ்ஈஸ்டரும் ஓட்டிச் சென்றூர்கள். சென்ற ஆண்டில் பரிசு பெற்ற திரு. ஹாப்கிர்க், இந்த ஆண்டிலும் மினி கூப்பர்-எஸ்' மோட்டார் காரை ஓட்டிச் சென்று விசேஷப் பரிசு பெற்றூர். இந்தப் பந்தயத்தில் கலந்து கொண்ட இதர ரக பிரிட்டிஷ் மோட்டார்கள்-ஸன்பீம் டைகர் ஃபோர்டு, ரோவர், டிரயம்ப், ஹில்மன்.

கேரளத்திற்கு புதிய ரஸ்தா

ஏரணுகுளத்தையும், குன்னம் குளத்தையும் இணைப்பதற்கு 4-ம் திட்ட காலத்தின் போது ஒரு ரஸ்தா போடும் வேலையை கேரள சர்க்கார் மேற்கொள்ள உத்தேசித்திருக்கிறது. ஆனல் இது நாலாம் திட்டத்திற்கு இறுதியாக திட்டம் தயாரிப்பதில் சேர்த்துக் கொள்வதைப் பொருத்திருக்கிறது. இத்திட்டத்திற்கு ரூ 142 லட்சம் செலவாகும் என்று மதிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

மக்கள் சபையில் இரு மெம்பர்கள் கேட்ட கேள்விக்கு மத்திய போக்குவரத்து மந்திரி திரு. ராஜ்பகதூர் சென்ற டிசம்பர் 8-ந் தேதியன்று பதிலளித்த பொழுது மேற்கண்டவாறு கூறினர்.

ஹிந்தியில் நம்பர்கள் உள்ள உ.பி., பீகார் வாகனங்கள் பிடிபட்டன

கல்கத்தாவில் நடவடிக்கை

ஹிந்தியில் எழுதப்பட்ட நம்பர் பிளேட்டுகளுடன் உத்திரப்பிரதேசம், பீகார் ராஜ்யங்களிலிருந்து வரும் எல்லா போக்கு வரத்து வாகனங்களையும் மேற்கு வங்க பொது வாகன இலாகா கைப்பற்றியுள்ளது.

ஆங்கிலத்தில் கார் நம்பர் பிளேட்டுகள் எழுதப்படாமலிருப்பது சட்டவிரோதம் எனக் கூறி, இவ்விஷயத்தை மத்திய சர்க்கார் கவனத்துக்குக் கொண்டு வருமாறு ராஜ்ய சர்க்காரை இலாகா கேட்டுக்கொண்டுள்ளது.

ஹிந்தியில் எழுதப்பட்ட நம்பர் பிளேட்டுகளைப் போலீஸாரால் சரியாகப் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை என்றும், இதனல் போக்கு வரத்து ஒழுங்கு விதிகளை நன்கு அமல் படுத்துவது சங்கடமாக உள்ளது என்றும் அந்த இலாகா தெரிவித்துள்ளது.

பீஹார் உத்தரப்பிரதேச சர்க்கார்களிடமிருந்து கிடைத்த செய்திகளும் ஹிந்தியில்தான் உள்ளனவாம். ★

PHONE: 23-9454. GRAM: TAILPINION.

ANDHRA
MOTOR STORES,
SPECIALISTS IN—BALL & ROLLER BEARINGS.
P-50, PRINCEP STREET
CALCUTTA-13.

Reginal Rep:

R. SRINIVASAN,
MADRAS-50.

அருணா ஆட்டோமோபைல்ஸ்,

ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் டீலர்ஸ்,

177, ஜெயில் ரோடு, கோயமுத்தூர் – 1.

லாரி, பஸ் மற்றும் கார்களுக்குத்
தேவையான ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்
டயர், ட்யூப், பேட்டரி
முதலிய தங்களின்
தேவைகளுக்கு எங்களை அணுகுங்கள்.

உங்களுக்குத் திருப்தி ஏற்படும்
வண்ணம் நியாயமான விலைக்குக்
கிடைக்கும். வருகை தரு
மாறு அன்புடன்
வேண்டுகிறோம்.

Sole Proprietor :

☎ 5872

P. A. KARTHIKEYAN

OUR SISTER CONCERN ;

Vijaya Auto Garage,

85, Subramanyam Road,

R. S. Puram, COIMBATORE.

தில், இங்கிலாந்திலுள்ள சிவில் இஞ்சினீயர்கள் இன்ஸ்டிடியூட்டில், ரஸ்தாவையே மேலும் விரிவுபடுத்தி, போக்குவரத்து முழுவதையும் அதன் மூலம் நடத்தி விடலாம் என்று கூட யோசனை செய்தார்களாம்!

ஆனால், நமது நாட்டிலோ ரஸ்தா போக்குவரத்து மிகவும் அலட்சியமாகக் கருதப்படுகிறது. சமீபகாலமாக, அத்துறையின்மீது அரசாங்க கவனம் விழுந்திருக்கிறது என்றால்' அத்துறையில் உள்ள அக்கறைதான் காரணமென்று கருதிவிடவேண்டாம். ரயில் போக்குவரத்து மிகவும் அதிகமாகி, அதை அரசாங்கத்தால் சமாளிக்கமுடியாததொரு நிலை ஏற்பட்டதுதான் அதற்குக் காரணமாகும்!

இந்நிலை மாறவேண்டும். உழுநிலத்திற்கு உரம் இன்றியமையாததுபோல நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு ரஸ்தா போக்குவரத்துத்துறை, அத்தியாவசியமானது என்பதை அரசாங்கம் உணர்ந்து, ஆவன செய்ய வேண்டும்.

இன்று பல மாநிலங்கள் ரஸ்தாபோக்குவரத்தை தேசீயமயமாக்கி வருவதைக்காணலாம். ஆனால், பஸ்கள் மட்டுமே தேசீய மயமாக்கப்பட்டு வருகின்றன. லாரிகளை தேசீயமயமாக்க அரசாங்கம் முன்வரவுமில்லை, அவ்வாறு வருமென்று தோன்றவுமில்லை.

லாரிகளை தேசீய மயமாக்குவதில் பல சிக்கல்கள் இருக்கின்றன. முதலாவதாக, இத்துறையில் சுமார் ஐம்பதாயிரம் சிறிய லாரி உரிமையாளர்கள் இருக்கிறார்கள். சுமார் ஒரு கோடியேஅறுபத்தைந்து லட்சம் தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். இவர்களுக்கு என்று எந்தப் பொதுவான கூட்டமைப்பும் கிடையாது. எனவே, அரசாங்கம் நினைத்தால்கூட லாரிகளை தேசீயமயமாக்குவது மிகவும் கடினம்.

இரண்டாவதாக, லாரிகளில் பொருள்களை ஏற்றிச் செல்வோருக்கு தனிப்பட்ட திறமையும், வாடிக்கையாளர்களிடம் நேரடித் தொடர்பும், தேவைப்படுகின்றன. இதனால். பல அசம்பாவிதங்கள் தடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. மேலும், சமய சந்தர்ப்பங்களுக்குத் தகுந்தாற்போல் அவர்கள் வளைந்தும் போகவேண்டியிருப்பதால் இத்துறை தேசீய மயமாக்கப்பட்டு ஒரு பெரிய நிறுவனமாக இயங்கமுடியாது.

(அடுத்த இதழில் முடியும்)

வாடிக்கையாளர்களின் மனநிறைவே எங்கள் நோக்கம் :-

கிராங்க் ஷாப்ட்கிரைண்டிங், ரீபோரிங், வால்வ்கட்டிங், வால்வ் ரீபேசிங் முதலிய வேலைகளைச் சுத்தமாக முடித்துக் கொடுக்கிறோம்.

வெங்கடேசா ஆட்டோ ரீபோரிங் ஒர்க்ஸ்,

ஆட்டோ என்ஜினீயர்ஸ்,

190, ஜெயில் ரோடு, கோயமுத்தூர்-1.

டிரைவர்

தொழிலியல் மாத இதழ்

ஆண்டு 3 | ஜனவரி 1965 (ஆண்டு மலர்) | பயணம் 1

சென்னை ராஜ்ய லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம்
ரிஜிஸ்டர் நெ. 53/56. போன் : 34759
(104, வரதா முத்திப்பயன் தெரு, ஜி. டி. சென்னை)
தமிழ்நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சம்மேளனம்.
(50, தாதா முத்தியப்பன் தெரு, சென்னை, போன் : 23590)
ஆகியவைகளின் அங்கீகாரம் பெற்றுள்ள வெளியீடு.

வாழ்த்துச் செய்திகள்
ஆசிரியர் பகுதி
சங்கச் செய்திகள்
டயர் பராமரிப்பு
சேலம் ஜில்லா லாரி சொந்தக்காரர்கள் சங்கத்தின் கோரிக்கைகள்
சிக்கனம்
நின்று, நிதானித்துப் போகவும் !
மான்ஸ்பீல்ட் டயர் வரலாறு
என்ஜினீயரிங் கல்லூரிகளில் போக்குவரத்து என்ஜினீயரிங் பாடம்
லூகாஸ்–டிவிஎஸ் துவக்கவிழா !
சுப்ரீம் கோர்ட் தீர்ப்பு
டிரைவிங் பள்ளி சென்னையில் அமைக்கப்படும்
ராஜ்ய போக்குவரத்து கமிட்டியின் ஆலோசனைக்கு.........
ரஸ்தா போக்குவரத்தும் அரசாங்கமும்
செய்தித் தொகுப்பு
யாரும் நம்பவில்லை.

DRIVER

(TAMIL MONTHLY AUTOMOBILE MAGAZINE)
87, NETHAJI ROAD,
POLLACHI.

The Official Organ of :

The Tamilnad Lorry Owners' Federation & The Madras State Lorry Owners' Association

"டிரைவர் இதழில் வெளியிடப்படும் கதை, கட்டுரைகளில் காணப்படும் கருத்துகட்கு அவற்றை எழுதிய ஆசிரியர்களே பொறுப்புடையவர்கள்.

விளம்பர அட்டவணை

அட்டை முதல் பக்கம்.
நா மகாலிங்கம் & கம்பெனி
அட்டை இரண்டாம் பக்கம்.
ஹைட்ராலிக்ஸ் பிரைவேட்லிமிடெட்.
அட்டை மூன்ரும் பக்கம்.
இம்பீரியல் ஆட்டோமோபைல்ஸ்
அட்டை நான்காம் பக்கம்.
சிம்ஸன் & கம்பெனி.

ஸதர்ன்ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிட்., மதுரை 1
சுந்தரம் இண்டஸ்ட்ரீஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் 2
T. V. சுந்தரம் ஐயங்கார் & சன்ஸ் பிரைவேட் லிட். 3
வீல்ஸ் இந்தியா லிமிடெட் 4
ஸ்ரீராமதாஸ் மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட், காகிநாடா 1. 5
மதராஸ் ரப்பர்பேக்டரி லிமிடெட் 6
ராஜேந்திரா ஆட்டோ ஸ்ப்ரே பெயிண்டிங் ஓர்க்ஸ், கும்பகோணம் 6
பை மெட்டல் பேரிங்ஸ் 7
T. V. சுந்தரம் & கம்பெனி. கோவை 8
இந்தியா பிஸ்டன்ஸ் 9
செண்பகம் லாரி சர்வீஸ், கும்பகோணம் 10
ஆட்டோ பிஸ்டன் மானுபாக்சரிங் கோ, அமிர்தசரஸ் 11
தனுஷ்கோடி & கோ., பொள்ளாச்சி 11
ஏபிடி பார்சல் சர்வீஸ் 12
ரானே (மதராஸ்) லிமிடெட் 13
ஆட்டோசெண்டர், கும்பகோணம். 13
ஆட்டோமோடிவ் டிரேடர்ஸ், சென்னை 22
இந்தியன் ஏஜன்ஸீஸ், சென்னை 23
L. G. பாலகிருஷ்ணன் & பிரதர்ஸ் (P) லிமிடெட் 25
ராஜேந்திரா ஆட்டோ ஸ்ப்ரே பெயிண்டிங் ஓர்க்ஸ் 27
ஸ்ரீ ராமன் மோட்டார் ஓர்க்ஸ் 28
ரானே (மதராஸ்) லிமிடெட் 31
ராஜுஸ் லாரி டிரான்ஸ்போர்ட் 33
K. வேணுகோபால் & பிரதர்ஸ் 48
கார்த்திகேயா ஆட்டோமோபைல்ஸ் 49
எக்ஸல் இண்டஸ்ட்ரீஸ் கோவை. 54
ஜீவா மோட்டார் ஓர்க்ஸ் 55
தனு இன்ஜினீயரிங் இண்டஸ்ட்ரீயல்ஸ் 56
மீனுட்சி ஆட்டோ ஸ்டோர்ஸ் 57
இண்டஸ்ட்ரீயல் டிஸ்ட்ரிபியூட்டர்ஸ் 60
கோகுல் ஆட்டமோபைல்ஸ், பொள்ளாச்சி. 61
தி பாரத் ஆட்டோ ஸ்டோர்ஸ், திருச்சி. 63
மலர் மோட்டார் டீசல் ஓர்க்ஷாப், சேலம். 65
செல்வம் மோட்டார் டிரைவிங் & மெக்கானிக் இன்ஸ்டிட்யூட், பொள்ளாச்சி. 67
அருணு ஆட்டமோபைல்ஸ், கோயமுத்தூர். 68
வெங்கடேஸா ஆட்டோ ரீபோரிங் ஓர்க்ஸ் கோவை 69
முருகன் ஆட்டோ சர்வீஸ், கும்பகோணம். 71

முருகன் ஆட்டோ சர்வீஸ்,

பஸ் ஸ்டாண்ட், **கும்பகோணம்.**

சிறந்த முறையில் எங்களது ஓர்க்ஷாப்பில் எல்லாவிதமான லாரி, பஸ், கார்கள், டிராக்டர்கள் சம்பந்தப்பட்ட எல்லாவிதமான வேலைகளையும் சிறந்த முறையில் குறைந்த செலவிலும், நல்லதேர்ச்சி பெற்ற மெக்கானிக்குகளைக் கொண்டு வேலை செய்துகொடுக்கிரும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிரும்.

Prop : P. ராஜு,
(Ex-FOREMAN T. V. S. MADURAI

METRO

தொடர் நாவல்

யாரும் நம்பவில்லை!

12

பொழுது புலருமுன் வீரபாகுவைச் சந்தித்த இடத்தை அடைய வேண்டுமென்ற ஆவல் மனதில் நிறைந்திருந்தாலும் உடல் சோர்வும், உறக்கமும் கூடி உடல் கனத்தது. திருமங்கலத்தைத் தாண்டியதும் நேரத்தைக் கவனித்தேன். மணிமூன்று. விருதுநகரில் 'டீசல்' பிடிக்கவேண்டும். அந்தச் சிறுபொழுதில் ஓய்வெடுத்துக் கொள்ளலாம் என்ற எண்ணத்தில் வாகனத்தைமுன்னிலும்வேகமாகவிரட்டினேன்

உறக்கம் கலைந்த வாசு நிமிர்ந்து உட்கார்ந்தான். 'டாஷ்போர்டு' விளக்கின் ஒளியில் தனது கைக் கடிகாரத்தில் மணியைக்கவனித்துவிட்டு,'' வெகு நேரம் தூங்கி விட்டேன்.இப்போது வண்டி எந்த இடத்தில் செல்கிறது? '' என்று கேட்டான்.

'ரஸ்தாவில் செல்கிறது' என்றேன்.

வாசு சிரித்துக்கொண்டே, "நீங்கள் செல்லும் வேகத்தைப் பார்த்தால் ரஸ்தாவை விட்டு வேறு வழியில் சென்றாலும் ஆச்சரியமில்லை" என்று கூறினான்.

'ஸ்பீடா மீட்டரைக்' கவனித்தேன். கவனித்ததும் அது காட்டிய எண் எனக்கு திகிலாக இருந்தது. பாரத்துடன் கூடிய லாரியை அறுபது மைல் வேகத்திலா விரட்டுகிறேன்! படிப்படியாக வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்தி வண்டியை நிறுத்தினேன். எனது செய்கையின் காரணம் புரியாத வாசு காரணத்தை அறிய விரும்பும் பாணியில் என்னை நோக்கினான். "ஒன்றுமில்லை! எனக்கு தூக்கக் கலக்கம் சற்று நேரம் வண்டியை ஓட்டு'' என்றேன். வாசு எதுவும் பேசவில்லை. கீழே இறங்கி வண்டியைச் சுற்றி வந்து ஏறினான். வண்டி மீண்டும் புறப்பட்டது. நான் கண்ணயர்ந்தேன். உறக்கத்தின் போது சில விசித்திரக் கனவுகள் அமைதியைக் குலைத்தன. விவரிக்க இயலாத நினைவில் படியாத கனவுகள்.

நான் கண்விழித்தபோது விடிந்து விட்டது வண்டி கோவில்பட்டியைத் தாண்டவில்லை வாசுவின் மீது சினந்துகொண்டேன்

இரண்டு காரணத்தைச் சுட்டிக் காட்டினான் வாசு! ஒன்று வீரபாகுவை பகல்வேளையில் சந்திக்க அவன் விரும்புவது. மற்றொன்று அந்த இடத்திற்குச் செல்லும் பொழுது அக்கப்போர் நாயுடுவும் உடன் இருக்கவேண்டும் என்பது. அவன் கருத்தை நான் மறுக்கவில்லை. வாசுவுடன் சென்று காலைச் சிற்றுண்டியை முடித்துக் கொண்டு ஹோட்டலை விட்டு வெளியே வரும்போது அக்கப்போர் நாயுடுவின் வண்டியும் வந்து சேர்ந்தது

நாயுடு என்னைப்பார்த்துச் சிரித்தார். நான் பதிலுக்கு மெல்லப் புன்னகைத் தவாறே எனது வண்டியின் அருகே சென்றேன். நாயுடு வண்டியிலிருந்தவாறே காபி வரவழைத்து அருந்தினர். எனது வண்டி முன்னே செல்ல அக்கப்போர் நாயுடுவின் வண்டி பின்தொடர மீண்டும் பயணம் தொடர்ந்தது.

அந்த இளங்காலைப் பொழுதில் மனம் மிகவும் அமைதியாக இருந்தது. முந்திய தினங்களின் குழப்பமனைத்தும் அடங்கி விட்டிருந்தது. சற்று நேரத்தில் வீரபாகுவைச் சந்திக்கும் நினைவு மனதிற்கு திருப்தி அளித்தது. ஆனால்......... அந்த இடத்திற்கு வந்ததும் நான் திகைத்து நின்றேன். நான்மட்டுமல்ல வாசுவும் அக்கப்போர் நாயுடுவும்கூட ஆச்சரியத்தால் வாய் பிளந்து நின்றனர் நான் வீரபாகுவைச் சந்தித்த இடத்தில் சாலையின் அருகே ஒரு சமாதி மட்டுமே இருந்தது. இரண்டு தினங்களுக்குமுன் எனது கண்ணெதிரே கண்ட வெள்ளை மாளிகை அந்தச் சமாதிதானா? என என்னுள் கேட்டேன். விடை கிடைக்கவில்லை.

(தொடரும்)

இந்த இதழ் கோயமுத்தூர் ஜெயில் ரோடு, 275-ம் எண் கட்டிடத்திலுள்ள மணி அச்சகத்தில் S. A. மணி என்பவரால் அச்சிடப்பெற்று பொள்ளாச்சி, நேதாஜி ரோடு, 87-ம் எண்ணுள்ள கட்டிடத்திலிருந்து முல்லை தங்கராசன் என்பவரால் வெளியிடப்படுகிறது.
Editor & Publisher: MULLAI THANGARASAN

THE IMPERIAL

IA

AUTOMOBILES

திருச்சியில்

இம்பீரியல் ஸ்தாபனங்கள்

★

இம்பீரியல் ஆட்டோமோபைல்ஸ்,

15, பட்டவர்த் ரோடு,

திருச்சி-2.

போன் : 2008.

★

இம்பீரியல் டிரேட்ஸ்,

அம்கோ பேட்டரி டீலர்ஸ்,

திருச்சி-2.

★

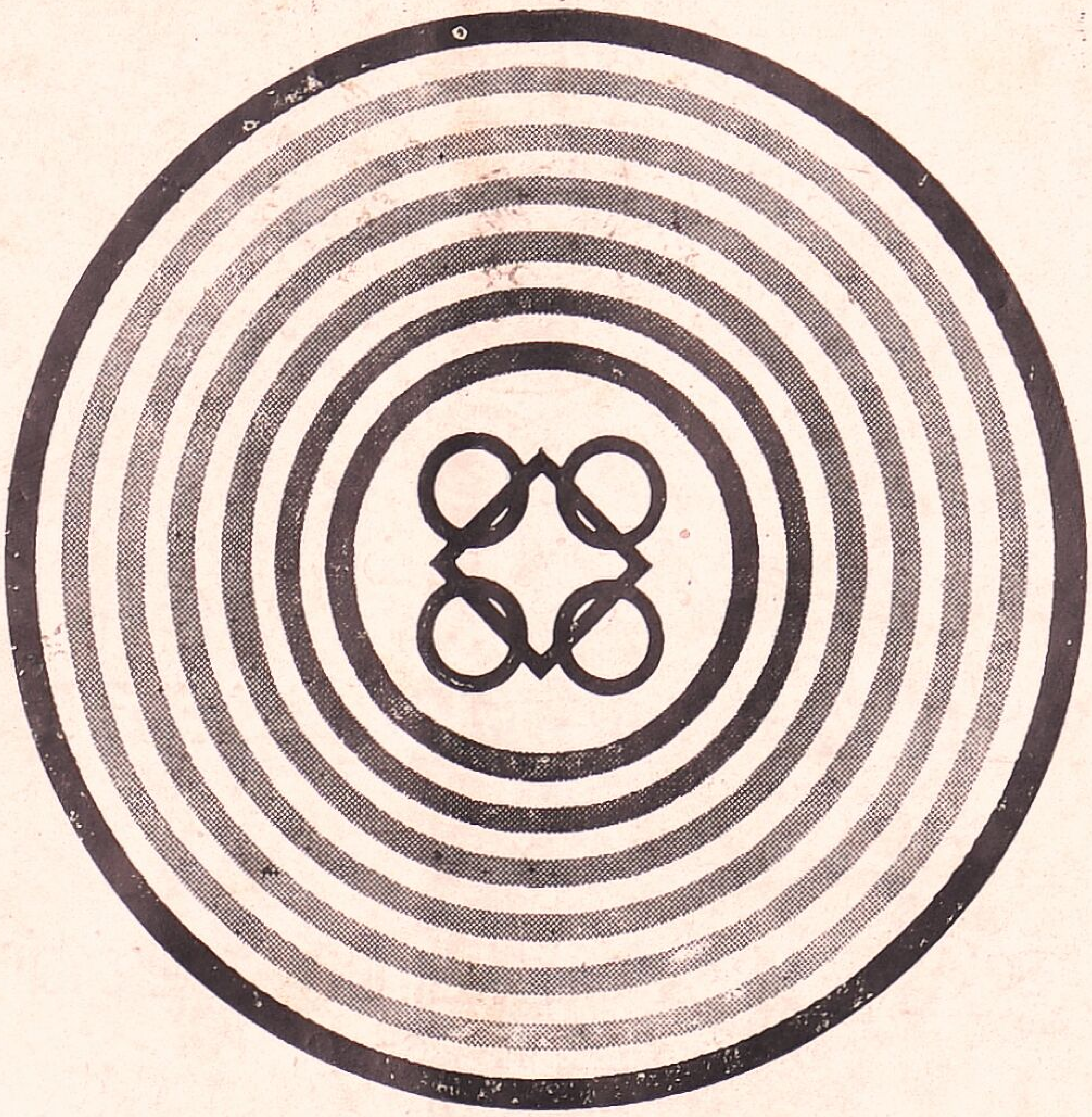
இம்பீரியல் டிரேடிங் கார்ப்பரேஷன்,

ஸ்பார்ட்டன் பெயிண்ட் டீலர்ஸ்,

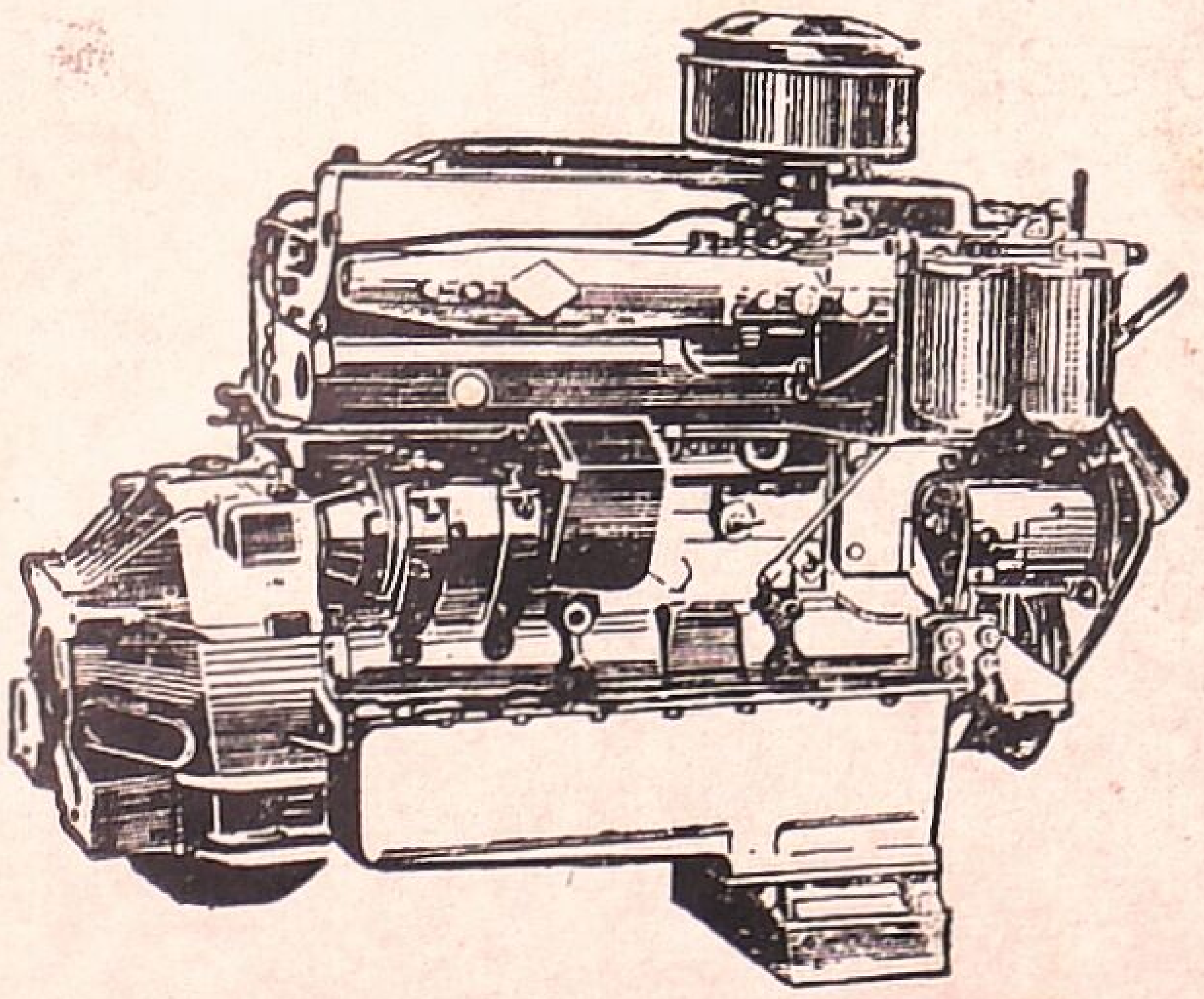
மேலப்புதூர், திருச்சி 1.

போன் : 747.

THE NAME FOR WORLD FAMOUS DIESEL ENGINES



PERKINS



Perkins Engines put in power for action. Efficient design, robust materials and skilled workmanship combine to make for permanent value. Perkins Engines promise and perform more, in terms of durability, economy and freedom from troubles. Prefer Perkins and staysatisfied.

PERKINS
HIGH QUALITY DIESELS

S.341A

Simpson & Co. Ltd.

Head Office: 202, Mount Road, Madras-2.
Branches: OOTACAMUND - BANGALORE - TIRUCHIRAPALLI - SECUNDERABAD